



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
ECOLO	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
N-VA	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
sp.a-spirit	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
Vlaams Belang	<i>Vlaams Belang</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
DOC 51 0000/000	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	DOC 51 0000/000	<i>Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>	QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
CRIV	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	CRIV	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	CRABV	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions ; les annexes se trouvent dans une brochure séparée (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>	CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken; de bijlagen zijn in een aparte brochure opgenomen (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
PLEN	<i>séance plénière</i>	PLEN	<i>Plenum</i>
COM	<i>réunion de commission</i>	COM	<i>Commissievergadering</i>
MOT	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	MOT	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be	www.deKamer.be
e-mail : publications@laChambre.be	e-mail : publicaties@deKamer.be

SOMMAIRE

Questions et interpellations jointes de	2
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt retentissant de la cour d'appel de Bruxelles concernant Zaventem" (n° 10977)	2
- 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)	2
- 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)	2
- 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)	2
- 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)	2
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 10999)	2
- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols pour l'aéroport de Zaventem" (n° 11000)	2
- 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)	2
- 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)	2
- M. Patrick De Groote au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion pour l'aéroport de Zaventem" (n° 834)	2

Orateurs: Pieter De Crem, président du groupe CD&V, Bart Laeremans, Stijn Bex, Marie Nagy, Joëlle Milquet, Karine Lalieux, Luk Van Biesen, Olivier Maingain, Patrick De Groote, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité

Motions

38

INHOUD

Samengevoegde vragen en interpellaties van	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
- 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
- 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
- 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
- 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
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan van de vluchten" (nr. 10999)	1
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 11000)	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
- 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)	1
- de heer Patrick De Groote tot de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 834)	2

Sprekers: Pieter De Crem, voorzitter van de CD&V-fractie, Bart Laeremans, Stijn Bex, Marie Nagy, Joëlle Milquet, Karine Lalieux, Luk Van Biesen, Olivier Maingain, Patrick De Groote, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit

Moties

38

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

De vergadering wordt geopend om 12.40 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 12.40 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: Collega's, ik heet u welkom op deze uitzonderlijke vergadering van de commissie voor de Infrastructuur.

Je me trouvais devant quelques problèmes protocolaires au sujet de la liste des intervenants puisque nous avons des interpellations et des questions, des questions et des interpellations.

Om te proberen een billijke oplossing te geven aan heel deze zaak, wens ik het volgende voor te stellen.

Ik stel voor dat de heer Laeremans, die het vuur geopend heeft met zijn vraag en er later een interpellatie van gemaakt heeft, net zoals de andere interpellanten, tien minuten spreektijd krijgt. Ik spreek wel over de interpellanten. Voor de vragen krijgt men vijf minuten, zoals dat ook in het Reglement is voorzien.

Ik zou onmiddellijk willen beginnen met het woord te geven aan de heer Laeremans. Ik zal daarna het woord geven aan de heer Bex, met een vraag, de heer De Crem met een interpellatie enzovoort.

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 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 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 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)

01.01 **Pieter De Crem** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil er geen procedurespel van maken, maar hetgeen gisteren was overeengekomen in de Conferentie van voorzitters, klopt niet met de agenda zoals deze vandaag is samengesteld.

Ik zal onze bespreking van gisteren niet uit de doeken doen: de afwending door de Kamervoorzitter van het houden van een debat in plenaire vergadering; de weigering om de vele vragen te laten opnemen in een minidebat; het voorstel van onze fractie om nu over te gaan tot een interpellatie bij hoogdringendheid in deze commissie, waarbij de volgorde van de interpellanten en de vraagstellers anders was dan die op uw agenda.

De **voorzitter**: Mijnheer De Crem, u hebt mij dat daarstraks ook onder vier ogen gezegd. Ik kan toch moeilijk, als ik de chronologie volg, aan leden die een vraag hebben ingediend eerst het woord geven en later aan de interpellanten, want dan zult u mij verwijten dat ze meer tijd krijgen. Ik geef u 10 minuten spreektijd, net zoals aan de andere interpellanten. Ik meen dat zulks een billijke oplossing is die rekening houdt met de chronologie, waarbij iedereen aan zijn of haar trekken komt.

Mijnheer Laeremans, u krijgt het woord. Uw spreektijd bedraagt 10 minuten, niet langer.

01.02 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, uw uitspraken na het arrest van 21 maart waren ronduit beschamend en uw ambt onwaardig. Het hof van beroep van Brussel heeft op een sterk onderbouwde wijze uw falen als minister vastgesteld, maar in plaats van te zeggen: wij gaan dat arrest naar best vermogen naleven en wij gaan de rechtsstaat naar best vermogen eerbiedigen, doet u precies het tegenovergestelde en zegt u dat alle schuld bij de rechtbanken ligt, terwijl het arrest u de instrumenten aanreikt, u de interpretatie aanreikt ook van de vroegere tijdelijke arresten, om wel uit te knoopt te geraken.

01.02 **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.

Hoe durft u, mijnheer de minister, voor te stellen dat deze Kamer een spoedwet moet goedkeuren die de huidige concentratie bevest, terwijl het hof van beroep daarvan amper twee dagen geleden heeft vastgesteld – en ik citeer nu, op bladzijde 266: “Het staat vast dat de subjectieve rechten op gezondheid, op bescherming van het gezinsleven en op een gezond leefmilieu van de inwoners van de Noordrand en de Oostrand ernstig worden geschaad door de exploitatiepraktijk die erin bestaat dat hun woonomgeving buitenmatig wordt overvlogen.”

En vervolgens: “Bij geen enkele andere groep omwonenden dan diegenen die de Noordrand bewonen is een zelfs maar vergelijkbare toedeling van overlast voorhanden. De wijze waarop de dag- en nachtvluchten sedert april 2005..” – onder uw beleid dus – “... worden gespreid, schendt het gelijkheidsbeginsel.

U wil bijgevolg deze Kamer een wet doen goedkeuren waarvan een hoge rechtbank al op voorhand heeft vastgesteld dat zij het gelijkheidsbeginsel manifest schendt. U weet dus, als jurist, of u zou het moeten weten, dat zo'n wet geen schijn van kans maakt om het Arbitragehof te overleven. Toch wil u de Kamer zoiets door de strot rammen. Ik geloof niet, mijnheer de minister, dat er een ergere vorm van incivisme bestaat dan dat.

De grote verdienste van het arrest bestaat erin dat het eindelijk een doorbraak mogelijk maakt in het dossier omdat het formeel durft te stellen wat iedereen al lang wist, namelijk dat de Brusselse geluidsnormen totaal ongrondwettig zijn, want strijdig met de Grondwet, strijdig met de federale trouw, strijdig met het evenredigheidsbeginsel, strijdig met het belang van de Brusselaars zelf – zo staat het er inderdaad – omdat zij onvermijdelijk moeten leiden tot de verdwijning van de economische leefbaarheid van de luchthaven. Zo duidelijk staat het allemaal in dat arrest. Zij behoren dus, zegt het hof van beroep, geen toepassing te krijgen en een inbreuk kan geen rechtskrenking opleveren.

Met andere woorden, alle boetes die tot heden zijn opgelegd mogen naar de prullenmand. De Brusselse geluidswallen zijn bijgevolg gesloopt. Maar wat zegt u, mijnheer de minister? Tja, wij gaan daar niets mee doen, wij gaan de huidige situatie – die het gevolg is van die geluidswallen – bevriezen, tot er ooit – met sint-juttemis waarschijnlijk – iets beters wordt gevonden.

Mijnheer de minister, u bent dus van plan om dit arrest gewoon te negeren. Uw houding in het dossier Zaventem is van in bij begin ronduit schandelijk geweest. In plaats van een beleid te voeren en uw regeerakkoord van billijke spreiding, zo staat het er, uit te voeren, hebt u alleen maar aangemodderd, getalmd en geluierd. U hebt dagjespolitiek gevoerd die Brussel steeds meer bevoordeelt. Alle transparantie die door uw voorganger, een kartelgenoot, in het leven was geroepen hebt u weggenomen. Voor de rest hebt u als een vrolijke Frans gehuppeld achter de vonnissen en arresten. Dat is uw beleid geweest de voorbije 20 maanden. Het resultaat is een gigantische puinhoop met onvoorstelbare economische en sociale gevolgen.

Mijnheer de minister, waar is trouwens uw wetsontwerp? Reeds meer

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?

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.

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.

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.

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

dan een jaar zegt u dat u met een wet naar het Parlement zult komen, die de grote principes voor de geluidsoverlast moet vastleggen. Wij hebben echter nog steeds niets gezien. Uw wetsontwerp is een soort monster van Loch Ness dat steeds opnieuw op uw bevelen opduikt, maar dat in werkelijkheid gewoon niet bestaat.

Mijnheer de minister, bovendien slaagt u erin om de schuld voor uw verzuim steeds bij de anderen te leggen. Tot gisteren wentelde u alles af op de andere Gewesten die zelf tot een akkoord moesten komen. Vandaag zijn het dan weer de parlementsleden die hun werk moeten doen. Er is steeds iemand die geen enkele schuld treft en dat bent u. Mijnheer de minister, u bent, van alle Vlaamse politici en van alle Belgische politici, de grootste mossel die wij sinds het aantreden van Verhofstadt in 1999 hebben gekend.

Collega's, in plaats van de huidige situatie te bevriezen moet Brussel nu eindelijk tot de orde geroepen worden in dit dossier. Het kan niet langer dat Brussel het federale niveau blijft chanteren. In de federale regering zijn er instrumenten genoeg voorhanden om Brussel te dwingen een redelijk deel van de overlast te aanvaarden. Mijnheer de minister, het was uw eigen partijvoorzitter Steve Stevaert, toen hij nog partijvoorzitter was, die in dit dossier gezegd heeft dat de federale regering desnoods de geldkraan naar Brussel moest dichtdraaien.

Het is bovendien niet waar, het is helemaal niet waar, dat alleen maar de Raad van State de Brusselse geluidsnormen kan vernietigen. Dit is een regelrechte leugen. De eerste die deze egoïstische en ongrondwettelijke normen kan uitschakelen is de Brusselse regering zelf en daarin zitten drie Vlaamse ministers, namelijk Pascal Smet van sp.a-spirit een partijgenoot van u, Guy Vanhengel van de VLD en Brigitte Grouwels van CD&V.

Die drie Vlaamse minister zijn tot op vandaag medeplichtig aan het incivieke beleid, aan het extremisme van de Brusselse regering. Het is mede namens die drie Vlaamse ministers dat de Brusselse regering zomaar kan verklaren dat het arrest voor haar gewoon niet bestaat. "Je m'en fous", zei Picqué, mede met de steun van die drie Vlaamse ministers.

Het is volslagen onbegrijpelijk dat in het Vlaams Parlement door de regering wordt verklaard dat Brussel deloyaal is en dat de Vlaamse ministers in Brussel dit deloyale beleid mogen blijven ondersteunen en mogen blijven doen alsof er niets aan de hand is en door hun partij niet eens ter verantwoording worden geroepen.

Die spreidstand, die hypocrisie van CD&V, van VLD en sp.a-spirit moet nu eindelijk maar eens ophouden. Als die drie Vlaamse ministers de moed zouden hebben om het ontslag te eisen van Huytbroeck of zelf ontslag zouden nemen, kan er eindelijk een halt worden toegeroepen aan de Brusselse arrogantie. Zij moeten nu eindelijk laten zien dat het voortbestaan van de luchthaven belangrijker is dan het egoïsme van bepaalde Brusselse kringen. Zij moeten laten zien dat de tienduizenden jobs op Zaventem belangrijker zijn dan het groene extremisme van Huytbroeck. De verantwoordelijkheid ligt dus meer dan ooit bij de Vlaamse partijen zelf. Ik ben dus zeer benieuwd wat de collega's De Crem, Van Biesen en Bex hierover te vertellen zullen hebben.

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

Mijnheer de minister, ik heb slechts drie vragen voor u. Ten eerste, kan u verklaren waarom u ons een spreidingsplan bij wet wil doen vastleggen dat manifest in strijd is met het gelijkheidsbeginsel en met het lentearrest van het hof van beroep van Brussel? Hoe wil u vermijden dat deze wet meteen wordt vernietigd door het Arbitragehof?

Ten tweede, wat is uw houding tegenover de Brusselse geluidsnormen waarvan de ongrondwettelijkheid nu overduidelijk is vastgesteld? Moet daarmee nog rekening gehouden worden? Wat zijn de gevolgen voor de boetes van ruim 1,5 miljoen euro die tot nu toe zijn opgelegd?

Ten derde, wat hebt u eigenlijk te vertellen over de houding van uw eigen partij, de sp.a, in Brussel die daar totaal iets anders vertelt dan in de Vlaamse regering? Of gaat u soms als derde nog iets anders vertellen dan die twee andere ministers? Wanneer gaat de hypocrisie van uw eigen partij nu eindelijk eens ophouden? Ik dank u.

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

01.03 Stijn Bex (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik moet zeggen dat ik verheugd was over dit arrest omdat met dit arrest voor het eerst sinds lang een rechtbank zich heeft uitgesproken met het oog op het belang van alle omwonenden van de luchthaven en niet alleen voor het belang van één specifieke bewonersgroep. Dit is geen nimby-arrest, dit is een arrest dat het belang van alle omwonenden en dus van heel het land voor ogen heeft. Daarover ben ik verheugd. Het arrest is bovendien goed onderbouwd en bevestigt het spreidingsprincipe zoals het steeds door onze partij is voorgesteld en zoals het ook in de federale regeerverklaring en in het federale spreidingsplan werd opgenomen. Het arrest stelt duidelijk dat de Brusselse geluidsnormen ongrondwettelijk zijn omdat ze ingaan tegen het principe van de federale trouw dat aan de basis ligt van elke federale staat die werkbaar wil zijn en omdat het pleit voor spreading.

Mijnheer de minister, ik moet zeggen dat ik enigszins verrast was toen ik u dinsdag hoorde zeggen dat dit arrest eigenlijk weinig bijdroeg tot een oplossing omdat er nu drie arresten zijn die compleet met elkaar in tegenspraak zijn.

Ik zal zeker niet zeggen dat alle problemen door dit arrest worden opgelost, maar het hof wijst toch duidelijk op de verenigbaarheid van dit arrest met de andere arresten die in dit dossier werden gevelend en legt de nadruk op de uitvoerbaarheid ervan. Het arrest bevestigt de rode draad die door alle arresten in verband met Brussels National Airport loopt en dat is met name dat je die last voor de mensen moet spreiden, dat er een subjectief recht op gezondheid bestaat en dat het niet afhangt van het aantal mensen dat onder een opstijg- of landingsroute woont om te bepalen of die subjectieve rechten

01.03 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

geschonden zijn. Ook iemand in een niet drukbevolkte zone heeft recht op gezondheid.

Dit is zeer gemakkelijk samen te vatten in een beeld. Als een aantal mensen zich bevindt in een ruimte die onder water staat, kan men twee dingen doen: ofwel staat iedereen tot aan de enkels, of zelfs tot aan de knieën in het water, ofwel legt men een aantal mensen op de grond en gaan de anderen erop staan en hebben zij dus droge voeten. Dat is wat men wil doen met de concentratie, maar wij vinden dat geen sociaal beleid en snappen dan ook niet dat Brusselse zogenaamde progressieven die piste blijven verdedigen.

Mijnheer de minister, ik wil kort ingaan op de verenigbaarheid van dit arrest met het arrest dat werd geveld inzake het gebruik van baan 02/20. Het Hof zegt daarover dat het bestuur – u dus – zonder het gezag van gewijsde van dit arrest te schenden en dwangsommen te verbeuren, zijn beslissing over baan 02 kan heroverwegen en een andere in de plaats stellen. Iets verder zegt het hof dat in de huidige stand van de spreidingsproblematiek het bestuur in rechte niet verhinderd wordt om bij een heroverweging van het geheel van de elementen die bij een beslissing omtrent de spreiding van de overlast van geluidshinder in aanmerking moet worden genomen, alsnog tot het gebruik van banen 20 en 02 te beslissen.

Mijnheer de minister, ik leid daaruit af dat het hof u duidelijk uitnodigt een beslissing te nemen die ook rekening houdt met het voorgaande arrest, zonder daarmee in tegenspraak te zijn en die mogelijkheid heel duidelijk openlaat.

Aan de andere kant zien wij met spirit ook wel in dat dit dossier niet kan worden opgelost door rechtbanken. Dit zal een politieke beslissing vergen. Het is duidelijk – u heeft dat gisteren nogmaals aangekondigd – dat er snel een wet moet komen die de vliegprocedures of de manier waarop ze moeten worden gewijzigd, vastlegt. Wij vinden wel duidelijk dat dit arrest en de krachtlijnen ervan mee moeten worden opgenomen in de wet op de vliegprocedures en dat het niet kan dat die wet in de toekomst het aantal overvlogen en boven het gezondheidsaspect zou stellen bij beslissingen over vliegroutes. Het moet duidelijk zijn dat het gezondheidsaspect, het recht op een rustig moment ook, wordt gegarandeerd voor iedereen.

De vraag is of de politieke wil bestaat om de krachtlijnen van dit arrest om te zetten in een beleid. Wat dat betreft is het vijf voor twaalf. Dat zeg ik niet alleen, het stond vandaag ook in een Vlaamse krant.

De **voorzitter**: Mag ik u vragen om af te ronden?

01.04 Stijn Bex (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik zal afronden in de tijd die ik daarvoor nodig heb.

Door de aanhoudende onzekerheid komt de economische welvaart van de luchthaven ernstig in het gedrang. Een studie van VOKA wijst uit dat bedrijven hun investeringen uitstellen. Ik meen dus dat iedereen die van goede wil is een snelle oplossing wenst. Toen ik gisteren minister-president Picqué hoorde, vroeg ik mij af of iedereen

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?

01.04 Stijn Bex (sp.a-spirit): Il est grand temps, car l'incertitude 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

wel tot een oplossing wil komen. Het moet toch duidelijk zijn dat het vijf voor twaalf is voor Brussel, wanneer het vijf voor twaalf is voor Zaventem. Zien de Brusselaars echt niet in dat hun torenhoge werkloosheid opgelost moet worden door onder meer een performante luchthaven van Zaventem en dat zij hun laaggeschoolde werklozen daar aan een job kunnen helpen? Laten we dan ook samen de lasten van de luchthaven delen.

Mijnheer de minister, ik kom tot mijn concrete vragen.

Ten eerste, wat is volgens u de exacte draagwijdte van dit arrest en hoe verhoudt het zich tot eerdere rechtelijke uitspraken? Is het arrest volgens u echt niet in overeenstemming met de uitspraak over baan 02/20? Wat stelt u tegenover de beslissing van het hof van beroep? Hoe motiveert u dat?

Ten tweede, op welke manier wilt u toch tegemoetkomen aan de uitspraken van het hof van beroep? Ik denk niet dat u, zoals minister-president Picqué, zult zeggen: "Je m'en fous", maar dat u in de mate van het mogelijke ermee rekening zult houden in de wetgeving die wij zullen proberen op te stellen.

Ten derde, op welke wijze zal uw ontwerp betreffende de vliegprocedures rekening houden met deze beslissing? Als wij niet naar een billijke spreiding gaan, dan zullen burgers deze wet kunnen aanvechten bij het Arbitragehof. Daarvan ben ik echt overtuigd. Het is dus noodzakelijk dat de principes van billijke spreiding in het ontwerp worden opgenomen.

Tot slot, u sprak over het vastleggen van de vandaag bestaande situatie. Wij kunnen geen situatie goedkeuren waarin Brussel geen duidelijk engagement opneemt om ook een deel van de geluidsoverlast op zich te nemen. Hoe denkt u dat die situatie eruit moet zien?

De **voorzitter**: Mijnheer Bex, u moet niet afronden in de tijd die u nodig acht maar binnen de tijd die u terzake door het Reglement wordt toegekend. Ik ben daarin breed geweest vermits ik 5 minuten heb toegekend in plaats van de in het Reglement voorziene 3 minuten.

De heer De Crem heeft het woord voor zijn interpellatie. Zoals geweten, bedraagt de spreektijd daarvoor 10 minuten.

01.05 Pieter De Crem (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil met de collega's kort overlopen hoe paars het dossier van de luchthaven heeft verzeikt.

December 1999. Mevrouw Durant, federaal minister van Mobiliteit, stelt voor om de nachtvluchten af te schaffen. Haar liberale en socialistische regeringspartners schreeuwen moord en brand.

Februari 2000. De federale regering besluit dat er geen verbod op nachtvluchten komt.

Februari 2002. Het concentratiemodel wordt concreet. De inwoners van de Noordrand rond Brussel – Machelen-Haren-Vilvoorde-Grimbergen en Meise - krijgen alle vluchten over zich heen.

November 2002. Als reactie op die weerstand schort de regering de

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?

01.05 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

concentratie op tot maart 2003. Tegen die datum moeten de meest luidruchtige toestellen immers uit de lucht zijn gehaald.

Januari 2003. Men stapt af van het concentratiemodel.

Mei 2003. Tegen de afspraken in, houdt minister Durant de route boven Brussel tegen. Het komt tot een regeringscrisis. Durant en Deleuze verlaten de regering.

Juni 2003. Het hof van beroep te Brussel – toen reeds – oordeelt dat de concentratie boven de Noordrand ongrondwettelijk is en dat de rechten van de mensen geschonden worden. De rechter vindt dat alle omwonenden gelijk moeten behandeld worden en dat er geen maximale spreiding van de vluchten moet komen.

Juli 2003. De paarse regering Verhofstadt II treedt aan. Bert Anciaux, sp.a-spirit, wordt minister van Mobiliteit. Het idee van de spreiding wordt in het regeerakkoord opgenomen. In september stelt Anciaux zijn spreidingsplan voor.

Januari-oktober 2004. De discussie en de aankondiging van het vertrek van DHL verziekt de situatie verder en bezorgt ons land een bijzonder slecht imago, het imago van een bananenrepubliek waarbij de regering, de eerste minister het Parlement voorliegt.

In uw regeerperiode, mijnheer de minister, blijft alles bij het oude. De situatie verziekt verder en ze barst vandaag. U blust kleine brandjes in het tuinhuis maar het gebouw van de luchthaven van Zaventem brandt af.

Conclusie. Paars heeft de luchthaven ondergraven en heeft een bom gelegd onder de ecologische en economische draagkracht van een zeer belangrijke regio van ons land.

Vandaag dé vraag. Is het arrest een nieuwe start of gaat paars verder op zijn elan?

Het Brusselse hof van beroep heeft in zijn arrest volgende zaken opgelegd. Ten eerste, “de Belgische Staat heeft het verbod om door het opstijgen of landen de inwoners van de Noordrand en de Oostrand bloot te stellen aan een geluidsoverlast die het gewogen resultaat van de spreiding is die kan worden bereikt wanneer alle inwoners van de zes zones gelijk worden behandeld wanneer dat wordt overschreden”.

Ten tweede, het Vlaams Gewest moet binnen de 20 dagen Biac uitnodigen op korte termijn een Milieueffectenrapport (MER) in te dienen. Daaraan zijn ook de dwangsommen verbonden, voor de Belgische Staat 25.000 euro per dag per overschrijding van het verbod na een periode van 30 dagen, te rekenen vanaf de betekening van het arrest, 10.000 euro per dag wanneer na 40 dagen de uitvoering nog niet is uitgevoerd.

Voor het Vlaams Gewest gaat het om 25.000 euro per dag bij het overschrijden van de termijn van 20 dagen. Voor het Vlaams Gewest stelt zich eigenlijk geen probleem in de besluitvormingslogica. Zij hebben nu 20 dagen om een brief naar BIAC te sturen waarin ze vragen om op korte termijn de milieueffectenrapportering mogelijk te

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 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

maken en in te dienen. Voor de Belgische Staat daarentegen, die u hier vertegenwoordigt als federaal minister, liggen de kaarten totaal anders. U moet binnen de 30 dagen de verantwoordelijkheid op u nemen en u moet ervoor zorgen dat er een plan is dat tegemoetkomt aan de eisen van een gewogen verdeling. Even voor alle duidelijkheid, want dat hebben we in het gekletter daarnet nog niet gehoord, hierover werd wellicht bewust verkeerd gecommuniceerd met de media. Een gewogen verdeling over de 6 zones is niet hetzelfde als een identieke verdeling van het aantal vluchten over die 6 zones. Het aantal vluchten in de verschillende zones zal nog steeds verschillen en dat heeft vooral te maken met de overheersende westenwind. Binnen het praktisch mogelijke moet er een zo goed mogelijke spreiding komen, waarbij de rechter duidelijk laat verstaan dat Brussel eindelijk zijn deel moet dragen.

Het opmerkelijkste punt uit de beschouwingen in het arrest is immers hetgeen het hof zegt in verband met het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 27 mei 1999 in verband met de geluidsnormen. Het hof maakt heel duidelijk dat, ik citeer letterlijk: "... het buiten kijf staat dat, wanneer de overheden van alle deelgebieden eenzelfde regelgeving uitvaardigen, elke normale exploitatie van de nationale luchthaven uitgesloten is." Het hof vervolgt: "De Gewesten en de Gemeenschappen blijven gehouden tot en worden in hun autonomie dienvolgens beperkt door het grondbeginsel van de federale trouw. Het beginsel noopt tot samenwerking, houdt in dat een deelgebied rekening dient te houden met de andere deelgebieden. Het hof stelt vast dat de regelgeving, zoals vervat in het Brusselse regeringsbesluit, moet leiden tot de verdwijning van een economisch leefbare nationale luchthaven." Ten slotte: "Om die reden is het vermelde besluit van de Brusselse regering ongrondwettelijk en behoort het geen toepassing te krijgen."

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest krijgt een bijzonder zware veeg uit de pan. Belangrijker is wel wat u nu gaat doen in deze aangelegenheid. Hoewel de Brusselse geluidsnormen hier niet ter discussie stonden, heeft de uitspraak een bijzonder zware symbolische betekenis. Het hof geeft terecht aan dat met de Brusselse geluidsnormen er geen luchthaven meer zou zijn.

Een beslissende uitspraak over het al of niet vernietigen van dat Brussels besluit volgt ergens in de komende weken en dan zal de Raad van State zich hierover uitspreken. De rechtszaak daar werd aangespannen door BIAC en enkele luchtvaartmaatschappijen.

Het Brussels Instituut voor Milieubeheer int nu reeds enkele maanden boetes van elk vliegtuig dat deze absurde normen overschrijdt. TUI, een van de charterorganisatoren, alleen al heeft voor ettelijke honderdduizenden euro's aan betalingen moeten doen en voor 2006 schatten ze die boetes op 2 miljoen euro. De winst van deze bedrijven gaat op aan deze absurde boetes. Men wurgt een zeer belangrijk economisch centrum. U staat aan de zijlijn en schuift alles rustig door naar de Gewesten in plaats van uw verantwoordelijkheid te nemen terwijl er ondertussen door de onzekerheid elke dag jobs verdwijnen en investeringen in de regio uitblijven.

In reactie op de uitspraak van het hof nam u naar oude gewoonte een slachtofferrol aan, wat we hier in de plenaire vergadering al hebben gehoord onder de parafrase "J'ai un problème". Dat is hetgeen u tot

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'arrêté 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

nu toe hebt gedaan. U hebt een probleem. Dat probleem is dat van de slachtofferrol, terwijl het heel duidelijk is dat het arrest de verpletterende verantwoordelijkheid in dit dossier legt bij de opeenvolgende paarse beslissingen en bij de federale regering. Als dat gebeurt, reageert u in de media met de uitspraak dat u voorlopig geen kant meer op kunt aangezien dit arrest de vorige uitspraken van het Brusselse hof van beroep tegenspreekt. Dat is het enige dat u kunt zeggen en beleidsmatig neemt u geen enkel initiatief.

Laat het ons glashelder en duidelijk stellen. In het arrest maakt men melding van de voorafgaande uitspraken van het hof van beroep en verklaart men waarom deze niet in tegenstrijd zijn met een nieuw arrest. Zo heeft het arrest van het hof van 17 maart 2005 beslist om het gebruiken van de baan 02 slechts voorlopig te doen staken, met name slechts het gebruik toe te laten zoals dat resulteerde uit het plan-Anciaux bis, en dit in afwachting van het heronderzoek van en de beslissing over de landingen op de fameuze baan 02.

Het Brusselse hof van beroep stelde in juni inderdaad het Brussels Gewest en het Brussels Instituut voor Milieubeheer in het gelijk in een zaak van de Belgische Staat tegen de luchthavenbeheerder BIAC en de luchtverkeersleider Belgocontrol. De rechtbank oordeelde dat de geluidshinder die wordt veroorzaakt door het spreidingsplan een inbreuk vormt op de Brusselse geluidsnormen en op artikel 23 van de Grondwet over het recht op een gezond leefmilieu.

De Belgische Staat, u dus, kreeg drie maanden de tijd om het plan aan te passen en in overeenstemming te brengen met het arrest. Volgens uw uitlatingen toentertijd in deze Kamer, zijn de Brusselse geluidsnormen echter zo streng dat het arrest neerkomt op een totaal vliegverbod boven bepaalde delen van Brussel. U zei dat men zo zelfs niet met een grasmachine mag vliegen.

U zelf hebt dus de absurditeit van de Brusselse normen aangehaald. Ze worden in het arrest als ongrondwettelijk herhaald.

Mijnheer de voorzitter, ik rond af.

Het lijkt ons dan ook logisch dat de eerder genomen 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. Het besluit op zich is echter ongrondwettelijk.

Nogmaals, er zijn eerdere uitspraken van het hof van beroep, waarvan dat van juni minder spreiding impliceert. Het huidige arrest en het gezond verstand geven daarop een antwoord.

De Vlaamse regering, waarnaar reeds werd verwezen, heeft steeds constructief aan de discussie meegewerkt. Zij zal dat ook in de toekomst blijven doen. Bij monde van Vlaams minister-president Leterme en minister Kris Peeters heeft zij al gewezen op de mogelijkheden die zich door het arrest aanbieden. Zij heeft ook uitdrukkelijk de andere regering de hand gereikt en een oproep gedaan tot dialoog. Dat is iets anders dan het je m'enfoutisme dat uit de reacties van de heer Charles Picqué is gebleken.

Wij vinden dat wij nu eindelijk een evenwijdige spreiding moeten

tribunal a estimé que les nuisances sonores découlant du plan de dispersion constituaient 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 ?

kunnen realiseren.

Ik hoop, met mijn fractie en met vele inwoners van ons land, dat u de beslissing van de rechter aangrijpt om vanaf nu minister te zijn in het dossier en dus te stoppen met alle verantwoordelijkheid af te wijzen en ze af te wentelen naar andere beslissingsniveaus.

Uw regeringscoalitie, paars, heeft in 1999 de doos van Pandora geopend. Laat paars nu ook meewerken om ze ordentelijk en op een behoorlijke manier weer dicht te krijgen.

Mijnheer de voorzitter, daarom stel ik vier vragen.

Zal de uitspraak door de regering en door de minister worden aangegrepen om binnen een periode van 30 dagen tot een eerlijkere spreiding te komen?

Mijnheer de minister, wanneer zult u eindelijk uw nieuwe vliegwet voorstel die, ter verduidelijking, enkel dient om volgens objectieve criteria van het ene vliegschema op een ander vliegschema over te gaan?

Welke stappen zult u ondernemen? Wanneer is het overleg met de Gewesten gepland?

Ten vierde, zult u de timing kunnen halen wat betreft de technische studie die noodzakelijk is voor het inschakelen van de baan 25L die in het spreidingsplan uiterlijk midden april 2006 klaar zou zijn?

Le **président**: Madame Nagy, par souci d'équité, j'ai accordé cinq minutes à tous ceux ou celles qui se sont inscrits dans ce débat par le biais d'une question. C'est plus que ce que le Règlement prévoit. Je vous saurais donc gré d'essayer de vous y tenir.

01.06 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, la première question que je me pose est de savoir pourquoi nous nous trouvons dans cette salle plutôt qu'en séance plénière. En effet, ce débat-ci mériterait d'être tenu devant le parlement; les enjeux sont suffisamment importants et les victimes des nuisances sonores mériteraient que ces débats se tiennent au parlement.

En outre, l'ensemble du gouvernement devrait être aux côtés de M. Landuyt car il s'agit d'une compétence fédérale et, jusqu'à présent, le ministre Landuyt s'est montré incapable de proposer une solution équitable, durable et respectueuse d'un certain nombre de principes.

Il en est ainsi; on ne peut que le constater et le regretter! J'espère que le président de la commission transmettra mes regrets à la Conférence des présidents.

Un certain nombre d'intervenants ont été entendus. Dans ce qui a pu être dit, certains arguments sont tout à fait faux: il est faux de prétendre que Bruxelles n'est pas assez survolée, que du contraire! Si Diegem est fortement survolée, tous les avions qui survolent Diegem survolent ensuite Haren, qui fait partie de Bruxelles. Le nombre d'avions qui tournent à droite vers le Noordrand est identique au nombre d'avions qui virent à gauche vers l'Oostrand. Il est également faux de prétendre que les normes de bruit bruxelloises empêchent toute activité aéroportuaire à Bruxelles.

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?

01.06 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.

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

Il faut savoir que les normes de bruit appliquées sont celles de l'Organisation mondiale de la Santé et, si des avions ont été flashés, il s'agit des avions les plus anciens et les plus bruyants. Je tiens à ramener la vérité dans ce débat car, par moment, l'intoxication pure règne. Il est important de clarifier les choses!

Aujourd'hui, le ministre Landuyt nous fait état de son embarras et de sa difficulté. Il nous avait déjà fait part de problèmes. À présent, il sait que les décisions de justice ne peuvent pas se substituer à la capacité d'arbitrage d'un ministre lorsque la décision lui revient. C'est ce que nous pouvons affirmer à la suite de l'arrêt de la cour d'appel.

Vous dites que ces arrêts sont contradictoires. Personnellement, j'aime à les présenter comme complémentaires. Je voudrais savoir exactement le suivi que vous allez donner à ce troisième arrêt.

Le premier arrêt de la cour était favorable à l'Oostrand avec des astreintes, et vous ne l'avez pas respecté, monsieur Landuyt.

Le deuxième arrêt de la cour d'appel était favorable à Bruxelles avec des astreintes, et vous ne l'avez pas respecté, monsieur Landuyt.

Le troisième arrêt est favorable au Noordrand avec des astreintes, et je voudrais savoir si, dans ce cas, vous allez adopter une attitude différente.

Le principe de dispersion est mauvais. Ce principe est inscrit dans l'accord de majorité mais il est fondamentalement mauvais. C'est à cause de ce principe que nous nous trouvons dans une telle situation aujourd'hui.

Le principe de dispersion ne permet pas de mettre en œuvre soit des expropriations, soit des isolations, et laisse ainsi les victimes des nuisances sonores désemparées. Bétonner ce principe dans une loi serait commettre une faute politique grave. La route du canal survole 143.000 personnes. La route Sud survole 53.000 personnes et la route Nord survole 32.000 personnes. Je préconise donc d'abandonner ce plan et de travailler en fonction de la sécurité, de la santé et de la densité de la population, comme cela se fait dans l'ensemble des aéroports européens. Ce n'est qu'en prenant ce type de mesures ainsi que des mesures visant à réduire les nuisances que nous pourrions avoir une politique réelle et rendre à Zaventem la possibilité d'avoir un développement économique durable, qui soit compatible avec le souci de la santé et de la sécurité.

Monsieur le ministre, j'espère que vous allez nous donner aujourd'hui une autre réponse que celle que vous avez l'habitude de donner en vous déchargeant sur les Régions de cette compétence qui vous revient entièrement. Je pense que ce n'est pas à un parti comme le vôtre qu'il faut rappeler que la répartition des compétences est une chose qu'il faut respecter.

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.

Le **président**: Madame Nagy, vos doléances seront transmises à la Conférence des présidents.

01.07 Joëlle Milquet (cdH): Monsieur le président, par souci de solidarité, je ne parlerai pas plus longtemps que ma collègue, Mme Nagy.

Le **président**: Madame Milquet, vous n'êtes pas la première interpellatrice. Le temps de parole que je vous accorde est déjà plus long que celui prévu par le Règlement qui, je vous le rappelle, est de 5 minutes. J'estime donc faire preuve d'une certaine largesse.

01.08 Joëlle Milquet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, la presse parle souvent de "gouvernement des juges". Il est vrai que ce dernier existe et que des juges font des choix presque politiques en l'absence de gouvernement et donc de décision suffisamment précise.

Comme cela a déjà été rappelé, nous assistons, depuis plusieurs années, à une certaine cacophonie judiciaire, à différents changements de cap, changements qui ont empoisonné et qui empoisonnent encore le gouvernement en place.

Je voudrais revenir aujourd'hui aux demandes les plus importantes que j'ai déjà formulées à l'occasion d'interpellations ou autres, demandes qui n'ont malheureusement jamais été suivies d'effets.

Depuis le début, nous nous sommes opposés au plan de dispersion car il n'est pas équitable, il n'est pas correct, il est dangereux, sans évoquer les autres arguments que nous avons toujours développés. Nous demandons aussi que le gouvernement prenne ses responsabilités. Nous voudrions que le ministre compétent en la matière, mais aussi que le gouvernement dans son ensemble nous fassent part, une fois pour toutes, de leur position sur ce dossier.

Dès le départ, comme l'a très bien dit Mme Nagy, certains souhaitaient que ce soient les Régions qui trouvent un accord alors que celles-ci ne sont absolument pas compétentes en la matière et que la navigation aérienne et donc la définition des vols de nuits relèvent de la compétence du pouvoir fédéral.

Aujourd'hui, toutes les parties se trouvent dans une situation ubuesque. Vous disposez maintenant de 30 jours pour prendre une décision. Il n'y a plus d'échappatoire possible. Le gouvernement doit enfin prendre ses responsabilités, ce qu'il ne fait pas depuis des mois.

01.08 Joëlle Milquet (cdH): De kranten hebben het vaak over een "gouvernement des juges". De rechters hebben het inderdaad voor het zeggen en maken bijna politieke keuzes. 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

La Région bruxelloise a été d'excellente composition, malgré les positions qu'elle affiche et qui sont tout à fait légitimes. Elle a même décidé, le temps d'une négociation, de lever les astreintes et ce, pour permettre de trouver une solution équilibrée, contrairement à celle qui avait été proposée.

Vous devez d'urgence déposer une proposition au parlement, élaborée de manière unanime et cohérente 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, ce qui comporte des risques importants en termes de sécurité, de surcroît sur une capitale évidemment densément peuplée.

Selon moi, il ne s'agit pas et il ne devrait pas s'agir d'un problème de type communautaire. On l'a déjà dit: le bruit d'un avion, cela s'entend dans les deux langues! Il existe donc des demandes légitimes de part et d'autre.

Lorsqu'on est compétent en matière de sécurité et responsable de la santé des citoyens, il va sans dire que l'on doit éviter de nuire à un maximum de personnes et organiser dès lors les vols vers les zones les moins densément peuplées. C'est d'une logique incontournable pour tout le monde et pour n'importe quel observateur international ou extérieur. On pourrait sortir de ce pas difficile si le gouvernement avait le courage de confier enfin à des experts indépendants et internationaux, le soin d'élaborer des tracés de route convenables sur la base de toutes les études internationales, comme on le fait pour n'importe quelle capitale européenne ou autre.

Il n'appartient pas aux juges de dessiner les tracés de vol, aux politiques non plus, surtout lorsqu'ils défendent chacun des fiefs électoraux. Il faut enfin en revenir à une gestion de bon sens et de respect des citoyens.

Dès lors, il serait bon que vous veniez, dans les trente jours, avec un projet qui respecte les différents principes tel qu'on vous l'a demandé à plusieurs reprises. En attendant, il faudrait au plus tôt suspendre le plan de répartition des nuisances sonores et en revenir aux chemins d'utilisation des pistes de Bruxelles-National d'avant 1999, avec les quelques éléments améliorés qui peuvent être consensuels jusqu'à présent. Cette solution relève du bon sens. Les décisions et la situation d'avant 1999 n'étaient pas à ce point conflictuelles. Vous pouvez revenir directement à cette situation au moins de manière temporaire. Ensuite, vous pourriez prendre le temps, sur la base de toutes les études internationales, avec des experts internationaux, de nous proposer une solution correcte pour la sécurité et la santé des habitants, comme cela se fait d'ailleurs dans d'autres types d'aéroports impliquant le survol de capitales.

Il serait opportun de nous soumettre 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.

Nous devons, au plus tôt, parvenir à créer un institut de contrôle des nuisances sonores sur la base d'un accord de coopération. Il en est

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.

question et c'est tant mieux! Il faudrait surtout que l'on y place des gens indépendants et pas des représentants de différents ministres en fonction, car cela serait totalement contraire à l'objectif de ce type d'institut de contrôle des nuisances.

De manière claire et enfin approfondie, si vous pouviez redéfinir une politique aéroportuaire stable en Belgique, respectueuse des droits fondamentaux des personnes habitant les zones survolées, l'on y gagnerait beaucoup. Il me semble que vous n'avez guère de temps à perdre. Vous avez dit que vous perdiez votre latin. On ne vous demande pas de retrouver votre latin mais surtout le sens des responsabilités, du courage et de "l'orientation" dans ce sujet. On attend des décisions rapides. Aussi suspendez le plan de dispersion! Revenez-en, en tout cas, à la situation antérieure à 1999 améliorée, à ce qui a fait vivre quelques gouvernements de manière provisoire et surtout, que ce gouvernement d'une seule voix - parce que l'on aimerait que le gouvernement en tant que tel s'exprime à ce sujet - élabore un projet qui respecte les différents principes que je viens d'évoquer!

Selon moi, il y a urgence en la matière. Le monde politique ne peut pas laisser les juges faire son job et trancher à sa place. C'est malsain. Ce n'est pas leur travail. Nous avons besoin - et je me réjouis que vous ayez pu obtenir l'urgence à cet égard, car voilà longtemps que nous la demandons - que vous nous présentiez un projet de loi qui englobe quelques principes respectueux des éléments que je viens d'évoquer. Bref, il n'y a pas une seconde à perdre et je vous demande d'agir le plus rapidement possible.

01.09 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la situation est totalement ubuesque. Une mère n'y retrouverait pas ses petits. Il y a trois arrêts – contradictoires – dont le premier interdit l'atterrissage sur la piste 02, sauf si les conditions de vent le permettent. Ce matin, j'ai parlé avec des riverains: en raison des conditions de vent et de rafales que vous avez modifiées, cela fait douze nuits qu'il y a des atterrissages sur cette piste 02; entre 50 et 80 avions atterrissent chaque nuit sur cette piste, entraînant beaucoup de nuisances pour les riverains.

Un deuxième arrêt confirme la légalité des normes de bruit édictées par la Région bruxelloise et nous impose de définir un autre plan qui respecterait ces normes. Le troisième arrêt, celui à cause duquel nous sommes réunis, reprend la philosophie d'un arrêt précédent qui avait été cassé par la Cour de cassation. Cet arrêt exige une plus grande dispersion au nom d'une certaine équité, une équité purement mathématique et non respectueuse des personnes, des citoyens, c'est-à-dire équité quelle que soit la densité de population de la zone survolée. Au nom d'un principe de loyauté fédérale qui, pour moi, monsieur Bex, n'est absolument pas un principe juridique, cet arrêt déclare également que les normes de bruit bruxelloises seraient anticonstitutionnelles.

Au sujet de cet arrêt, respecter les décisions de justice devient matériellement impossible, monsieur le ministre. Vous ne pourrez pas réaliser toutes les études scientifiques nécessaires à une nouvelle modification du plan de dispersion des vols. Répondre à cet arrêt ne doit donc pas devenir un objectif du gouvernement. En outre, cet arrêt n'a aucune portée juridique en ce qui concerne les normes de bruit

01.09 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 bereid hier in het Parlement aan mee te

bruxelloises. Nous savons qu'il y a un autre contentieux devant le Conseil d'État et c'est à ce dernier de rendre un avis. Qui plus est, la Région bruxelloise n'a même pas été entendue. Alors, monsieur Bex, quand on dit que cet arrêt est étayé juridiquement, je réponds que toutes les parties n'ont pas été entendues.

Monsieur le ministre, comment allez-vous réagir à cet arrêt? Allez-vous vous pourvoir en cassation?

Il faut aller plus loin, monsieur le ministre, en recherchant des éclaircissements quant à ces trois arrêts contradictoires. Il faut rechercher cette clarté, pas pour la beauté du geste mais bien pour la sécurité des citoyens et pour le bien-être et la santé de notre population. Cela a assez duré!

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.

Je voudrais vous demander où en est ce projet.

Monsieur le ministre, nous sommes d'accord avec vous pour accélérer la venue de ce projet et pour y travailler au parlement. Mais il ne faudrait pas que ce projet bétonne le plan Anciaux. C'est hors de question pour nous, nous l'avons déjà dit: ce projet de loi ne peut pas bétonner la situation actuelle.

Avec ce projet de loi, il faut aussi, nous en sommes convaincus, aménager une période transitoire qui pourrait être le retour à avant 1999. Pourquoi? D'abord parce qu'il n'y avait pas eu de problème – nous regrettons d'ailleurs qu'on ait rouvert ce dossier à ce moment-là – et parce qu'il n'y a pas eu de décision de justice avant ce moment. Il n'y a eu aucune décision de justice qui ait mis à mal la situation d'avant 1999.

J'aimerais vous entendre sur la possibilité de revenir, de manière transitoire, à la situation d'avant 1999.

Avec ce projet de loi, il faudra aussi discuter avec les Régions. Je sais que vous négociez avec elles et je vais à l'encontre de mes collègues néerlandophones qui disent que la Région bruxelloise coopère mal. Ce projet de loi devra évidemment être lié à des accords de coopération avec les deux Régions concernées. Il est hors de question que nous votions ici un projet de loi sans accord de coopération avec les Régions.

Je voudrais encore dire au ministre qu'il hérite de cette situation, que ce n'est pas lui qui l'a créée et que nous serons à ses côtés pour travailler correctement pour le bien de nos concitoyens.

Je voudrais maintenant revenir aux commentaires qui ont été faits sur la Région bruxelloise et particulièrement sur son ministre-président. Je ne me moque pas du tout des accusations qui ont été portées, parfois, par un groupe représenté dans le gouvernement de Charles Picqué, à savoir le sp.a-spirit. Je crois qu'il serait léger que je m'en moque. Vous êtes culotté d'oser dire aujourd'hui que cet arrêt doit être respecté alors que les autres arrêts, qui étaient contre la volonté des néerlandophones, ne devaient pas l'être! Si la Région bruxelloise

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 poneren 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.

avait été à l'encontre du gouvernement fédéral en faisant respecter ces arrêts, elle aurait activé les astreintes qu'elle pouvait activer depuis des mois. Elle ne l'a pas fait! Elle ne l'a pas fait car elle avait une volonté de négociation et de consensus mais également de respect du bien-être de ses habitants, en faisant confiance au gouvernement fédéral. Tout le gouvernement bruxellois est, me semble-t-il, derrière Charles Picqué.

Chers collègues, j'ai l'impression que vous ne faites pas aujourd'hui une analyse juridique des arrêts mais bien une analyse communautariste.

Monsieur le ministre, j'espère que nous allons sortir de cette analyse communautariste pour penser avant tout à nos citoyens et non pas, à l'approche de la campagne électorale communale, aux intérêts de certaines communes représentées par certains de nos collègues ici.

Le **président**: Merci beaucoup, madame Lalieux. Dan is nu de heer Van Biesen aan de beurt voor zijn vraag. Mijnheer Van Biesen, u kent het tarief: vijf minuten.

01.10 Luk Van Biesen (VLD): Het tarief? Het Reglement ken ik. Het tarief ken ik niet.

De **voorzitter**: Dat is formidabel. Dan houdt u zich aan drie minuten.

01.11 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de minister, over het spreidingsplan werd reeds veel gesproken, maar – we moeten eerlijk zijn – nog niet veel ondernomen. Men kan alles niet zomaar op zijn beloop laten en hopen dat er in 2008, indien DHL zou afbouwen, een oplossing zal komen. Ik denk dat de rechtspraak gisteren in het arrest van het hof van beroep een duidelijke mededeling is aan de politiek als dusdanig: We have a problem. Het is meer dan vijf voor twaalf. We moeten zo snel mogelijk samenkomen. In die zin moet u dat ook interpreteren. We moeten snel tot een oplossing komen. Bedrijven, luchtvaartmaatschappijen, BIAC en talrijke omwonenden trekken aan de alarmbel, en niet voor het eerst. Toch moeten we vaststellen dat er weinig gevolg wordt gegeven aan de gegronde argumenten van al deze actoren, die een belangrijke rol spelen in heel de regio.

Ondertussen wordt de malaise alsmaar groter. Omwonenden blijven rechtszaken aanspannen en bedrijven beginnen alsmaar meer hun geduld te verliezen. Vanmorgen was er opnieuw een duidelijke boodschap dat zes op de tien bedrijven wel eens zouden kunnen overwegen onze regio te verlaten. Dat zijn allemaal elementen die zwaar beginnen door te wegen. Investerings vertragen. Het is duidelijk dat de werkgelegenheid voor onze regio in het gedrang komt.

U weet dat ik een voorstander ben van een verdere ontwikkeling van onze luchthaven. Ik kan dat met gerust gemoed zeggen, want ik ben één van de weinigen in deze zaal die geboren en getogen is onder een landingsbaan, namelijk de 02, de zo gewraakte en reeds zo dikwijls in diverse arresten van het hof van beroep geciteerde baan 02.

In geen enkel land heeft men het zover laten komen door gewoon koppig vast te houden aan een plan dat duidelijk geen plan meer is. De minister heeft talrijke keren geopperd dat een spreidingsplan de eerlijkste oplossing is voor de geluidsproblemen. Met deze

01.11 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

argumentatie en met de zinsnede dat de luchthaven anders zou moeten gesloten worden, ging de minister dikwijls in tegen gevelde vonnissen en arresten. In de radio-uitzending van gisteren zei de minister dan weer dat naar aanleiding van het laatste arrest van het hof van beroep een echt evenwichtige, billijke en gelijke spreiding niet mogelijk is. Als er geen evenwichtige spreiding mogelijk is, is dit toch wel het beste bewijs van het feit dat het spreidingsplan niet werkt en moet afgewezen worden of minstens in zijn totaliteit moet worden herbekeken.

Reeds tijdens talrijke commissievergaderingen hier in de commissie voor de Infrastructuur werden de problematiek omtrent het spreidingsplan alsook de voorstellen van bijvoorbeeld de federale ombudsman van de luchthaven besproken. Mijn standpunt is zeker niet gewijzigd: het spreidingsplan is een mooi plan, een mooie theorie, maar is in de praktijk niet uitvoerbaar. Er is dan ook maar één boodschap: een terugkeer naar het historisch baangebruik met de toenmalige windnormen. Dit is meer dan ooit aan de orde.

Waarom vallen al deze oproepen in dovemansoren? Waarom moet men telkenmale opnieuw, zowel van actiegroepen als van bedrijven, het signaal krijgen dat het vijf voor twaalf is?

Mijnheer de minister, ik zal u geen vraag stellen, maar ik zal u een voorstel doen. Ik meen dat het inderdaad vijf voor twaalf is. Mijn voorstel is het volgende. Laten wij in deze commissie, samen met ministeriële werkgroepen en de verschillende actoren, het spreidingsplan dat eigenlijk gewijzigd moet worden in een fundamenteel vliegplan, toetsen. Laten wij praten met BIAC over de werking van de luchthaven, met Belgocontrol en de piloten over de veiligheid van het luchtgebruik, met de meteorologen over de invloed van de windrichting, als bepaling van hoe men moet landen en opstijgen. Laten wij van gedachten wisselen met de juridische entiteiten, over de geluidsnormen in de verschillende regio's, met de federale ombudsmannen die duidelijk weten wat de verzuchtingen zijn van de omwonenden. Laten wij praten tot de finish, tot er een consensus wordt bereikt over hoe onze luchthaven moet opereren. Dat zou u allemaal moeten klaren voor het zomerreces, zodanig dat het bedrijfsleven opnieuw de hoop en de kracht krijgt om te investeren in de regio rond de luchthaven, zodat de schrik voor de tewerkstelling, enerzijds, en het gebrek aan nacht- en weekendrust van heel wat omwonenden, anderzijds, kunnen wegebben en wij uiteindelijk, met deze regering, toch een belangrijk probleem hebben opgelost, met name het veiligstellen van de toekomst van onze luchthaven.

01.12 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, nous sommes en effet en train d'entretenir une grande confusion juridique. Il faut toujours se demander à qui profite ce genre de confusion, sans doute pour tenter de forcer certains choix dans la précipitation et je dis tout de suite que je m'y refuse!

Premièrement, cet arrêt n'a pas la portée juridique qu'on lui prête. Je l'ai lu attentivement et j'ai sous les yeux la page 280. Je mets au défi qui que ce soit de cette assemblée de venir me dire concrètement ce qu'il interdit comme utilisation de piste à ce jour. Lisez le dispositif, il n'en est rien. Il n'y a pas un traître mot à ce sujet; c'est du charabia juridique! Je ne m'en étonne pas car un autre arrêt, prononcé en juin 2003 par les mêmes magistrats – deux des trois en tout cas – de la

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 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.

01.12 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

même chambre flamande de la cour d'appel a été "crossé" – il n'y a pas d'autre terme – par la Cour de cassation, un an plus tard, en mars 2004. La Cour de cassation avait dit qu'au nom de la séparation des pouvoirs, il n'appartenait pas au pouvoir judiciaire d'imposer à l'État un mode de gestion des nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National. L'arrêt de la Cour de cassation avait été clair.

Dès lors, je dis d'entrée de jeu que j'attends du gouvernement fédéral qu'il aille en pourvoi à l'encontre – comme l'a dit Mme Lalieux – de cet arrêt. Je ne doute pas qu'il sera coulé, comme le précédent arrêt de la cour d'appel de la même chambre flamande avec les mêmes magistrats. Autrement dit, ceci ne vient en rien porter des effets juridiques durables dans le débat qui nous occupe. Cet arrêt sera vite réduit à néant.

Deuxièmement, il est tout à fait faux de dire que l'arrêté du 27 mai 1999, l'arrêté Gosuin qui fixe les limites des nuisances sonores en Région de Bruxelles, serait anéanti par cet arrêt de la cour d'appel. Il ne faut pas être un grand juriste pour savoir que seul le Conseil d'État est compétent pour éventuellement annuler un acte réglementaire du gouvernement régional. On attend sa décision.

Quand je lis l'arrêt, celui-ci, en comparaison avec celui du 9 juin de l'année dernière de la même cour d'appel - chambre francophone il est vrai -, je constate qu'il n'y a même pas une page et demie d'argumentation pour dire que l'arrêté du gouvernement bruxellois de 1999 serait anticonstitutionnel. Dans l'arrêt du 9 juin 2005, on pouvait lire une dizaine de pages d'une motivation juridique étayée pour dire que l'arrêté du gouvernement bruxellois devait sortir pleinement ses effets et était valide sur le plan constitutionnel. Avis aux juristes pour ceux qui veulent avoir un minimum d'honnêteté juridique!

Ne tentons pas de faire croire que, sur le plan juridique, tout est égal et que nous sommes dans une telle confusion que, fondamentalement, la seule issue serait de légiférer! Ah, le mythe de la loi, comme si la loi, par elle-même, allait fixer l'entière du plan de dispersion, de répartition ou de concentration, selon les options préférentielles à partir de l'aéroport de Bruxelles-National! Détrompons-nous! Ce n'est jamais le législateur qui effectuera ce travail. Au plus, fixera-t-il quelques critères qui serviront au gouvernement pour fixer les plans d'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National!

Par ailleurs, que faire en attendant que la loi et les critères éventuellement fixés par la loi sortent leurs effets? Ceci demandera effectivement un certain temps, car il faudra enfin faire ce qui manque toujours aujourd'hui, à savoir le fameux travail de relevé des nuisances sonores, commune par commune, quartier par quartier, comme stipulé dans la déclaration gouvernementale. C'est le préalable à toute élaboration d'un plan définitif.

En attendant, que va-t-on appliquer? Je redis comme d'autres qu'il est hors de question de consacrer par la loi le plan Anciaux! Première, deuxième, troisième version, on oublie! Je rappelle d'ailleurs que ce plan Anciaux avait été pris à la suite du fameux arrêt du 10 juin 2003 rendu par la chambre flamande et annulé par la Cour de cassation. M. Anciaux aime utiliser les métaphores footballistiques. Il se serait comporté à l'époque comme un certain gardien de but allemand en

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 samenwerkings-

1982, un certain Schumacher, c'est-à-dire avec une rare violence. Voilà à son intention un petit rappel sur le plan footballistique. Fondamentalement, son plan est hors de question!

La vraie solution juridique est celle que d'aucuns appellent de leurs vœux. J'ai dit très clairement que je la soutenais depuis longtemps. Quelle est-elle? En revenir à la situation antérieure à 1999. Soulignons au passage que, même la famille écologiste s'y rallie, alors que ce n'était pas sa position lorsqu'elle siégeait au gouvernement fédéral, puisque là au moins, il n'y avait pas de contestation. En effet, pendant plus de 40 ans, nous avons vécu sous un régime quasiment "ne varietur" quant à l'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National. C'est à tout le moins la seule solution provisoire qui pourrait être entérinée par un projet de loi si projet de loi il y a.

J'ajoute que l'accord de coopération avec les Régions s'avère indispensable. Pourquoi? Parce que même si nous votons un acte législatif et obtenons une sécurité juridique, encore faut-il éviter qu'une des Régions introduise un recours devant la Cour d'arbitrage, sinon la controverse juridique se poursuivra sans fin. Aussi l'accord de coopération avec les Régions est-il indispensable pour connaître au moins une période d'apaisement entre les différents niveaux de pouvoir.

Finalement, eu égard à ce dossier, je me permets quand même de penser que l'actuel gouvernement régional bruxellois fait preuve d'un certain amateurisme juridique. Je le rejoins sur certains objectifs politiques, notamment lorsque le ministre-président plaide pour le retour à la situation antérieure à 1999. Mais sur deux points, il commet une grave erreur et je le mets en garde.

Le pire serait de ne pas faire exécuter l'arrêt de la cour d'appel du 9 juin de l'année dernière, ce qui dépend du gouvernement régional bruxellois, a fortiori si l'arrêté Gosuin est validé par le Conseil d'État. Le pire serait de constater que les requérants dans cette affaire-ci devant la cour, chambre flamande, mettraient à exécution cet arrêt de la cour d'appel pendant que le gouvernement bruxellois se neutraliserait en ne mettant pas en œuvre l'autre arrêt favorable à Bruxelles et à sa population.

À l'avenir, il faut que le gouvernement bruxellois songe à se porter partie intervenante dans tout contentieux. Il est évident que le fait qu'il n'ait pas été à la cause dans ce cas-ci a pesé lourdement – et maître Bourtembourg a raison de le dire dans le journal "La Libre Belgique" de ce matin – en ce qui concerne la compréhension de ce dossier par les magistrats. Que ceux-ci aient eu sans doute une appréciation totalement biaisée en raison des parties au contentieux me semble être une évidence juridique.

Autrement dit, la controverse juridique n'est pas terminée mais, personnellement, je ne ferai rien avant de connaître l'arrêt du Conseil d'État et la position de la Cour de cassation sur les pourvois qu'elle aura à connaître, en ce compris à l'encontre de l'actuel arrêt de la cour d'appel. Ensuite, nous reparlerons de ce que doit être la position du législateur.

akkoord 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.

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.

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.

De **voorzitter**: Mijnheer De Groote, u diende een interpellatie in. Uw spreektijd bedraagt 10 minuten.

01.13 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik zal het niet zo lang trekken. De historiek moet ik niet meer herhalen, want die werd door de collega's voldoende duidelijk naar voren gebracht. We hebben hier van alles gehoord, "j'ai un problème", "we have a problem", en straks horen we van de minister: "I had a dream".

Het hof van beroep te Brussel heeft op 21 maart een arrest uitgesproken waarbij onder andere de Brusselse geluidsnormen als ongrondwettelijk werden beoordeeld en waarbij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gewezen werd op haar gebrek aan federale loyaliteit. Het hof van beroep is van oordeel dat de geluidshinder niet ten laste van een bevolkingsgroep mag worden gelegd en dat een evenwichtige spreiding moet worden nageleefd.

De reacties bleven uiteraard niet uit. De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke regering zei dat hij zich niets zou aantrekken van dat arrest. Dat impliceert uiteraard dat hij de scheiding der machten niet respecteert, waarbij hij zelfs verklaarde dat hij de Brusselse geluidsnormen zou laten bestaan.

Mijnheer de minister, in uw hoedanigheid van federaal minister van Mobiliteit verklaarde u dat de verschillende arresten niet met mekaar in overeenstemming zijn te brengen. Als bevoegd minister en vertegenwoordiger van de Belgische Staat was u nochtans bij alle procedures betrokken met hetzelfde advocatenteam dat ongetwijfeld die eerdere arresten heeft helpen opwerpen.

Deze regering, mijnheer de minister, heeft tien werven aangekondigd, maar het enige wat zij totnogtoe gedaan heeft, mijns inziens, is een aantal ruïnes achterlaten. Zaventem is een ruïne aan het worden. Ik heb zo de indruk dat niet iedereen dat beseft, op enkelen na. Zaventem is een ruïne aan het worden, destijds door toedoen van mevrouw Durant, en ook door Verhofstadt, in hoofde van zijn oud-kabinetschef Luc Coene.

We hebben het DHL-dossier gekend. DHL heeft in 2004 al laten verstaan Zaventem te zullen verlaten. Nog heeft deze regering het niet begrepen.

Door die politieke impasse blijven de investeringen uit. Dat is heel erg; 46% van de ondernemingen stelt nu al de investeringen uit. Zes op de tien ondernemingen in Zaventem overwegen te vertrekken, omdat er hier nog altijd rechtsonzekerheid blijft duren.

In dit dossier werden drie principes aangehaald: veiligheid, evenredigheid of gelijkheid en het gezondheidsaspect.

Inzake het gezondheidsaspect hanteert het Brussels Gewest de geluidsnormen die door de VN-gezondheidsorganisatie als streefdoel of als aanbeveling worden voorgesteld. Wat men er in de marge niet bij vertelt, is dat dit tot gevolg heeft dat vliegtuigen, om zo snel mogelijk zo hoog mogelijk te vliegen, een fortuin aan kerosine in de lucht jagen. Dat is hier vandaag nog niet naar voren gebracht.

Mijnheer de minister, ik dacht dat uw partij voor lagere snelheden pleitte op de weg, onder meer uit milieuoverwegingen, waaronder ik ook gezondheidsoverwegingen begriep.

01.13 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.

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.

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.

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 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

Dan hebben wij het veiligheidsaspect, waarbij men ervan uitgaat dat Brussel te dicht bevolkt is. Men zegt dus – als ik het heel cru mag stellen: – het is beter neer te storten boven de Rand. In plaats van rekening te houden met de windrichting, waardoor de kans op neerstorten minder wordt, kiest men voor minder veiligheid, voor meer kans op neerstorten, maar met minder doden.

Ten derde en ten slotte, is er het gelijkheidsprincipe. De rechtbank stelt duidelijk dat het evenredigheidsprincipe geschonden is. De Brusselse geluidsnormen zijn dus ongrondwettig, los van het feit dat dit verder tot de bevoegdheid van de Raad van State behoort. Maar wij weten uiteraard hoe Brussel dagelijks het gelijkheidsprincipe hanteert en wij zien ook dagelijks hoe de Franstalige Brusselaars kiezen welke wetten zij gaan toepassen en welke zij niet gaan toepassen, zoals het hen uitkomt.

Federaal laat men betijen. Het is duidelijk, mijnheer de minister, dat er een gebrek is aan loyaliteit vanwege het Brusselse Gewest, dat men vliegtuigen wil afwenden boven Vlaanderen. De federale regering, u, staat erbij en kijkt ernaar.

Ik heb een aantal vragen. Ten eerste, op welke wijze gaat u gevolg geven aan dat arrest? Zal door u een nieuw spreidingsplan worden uitgewerkt?

Ten tweede, als u wenst dat de huidige situatie in een vliegwet wordt vastgelegd, bedoelt u dan dat het huidige voorlopige spreidingsplan definitief wordt vastgelegd en dat met andere woorden het spreidingsplan wettelijk wordt verankerd?

Ten derde, het was eigenlijk de vorige paarse regering die aan de grondslag lag van het concentreren van vluchten boven de Noordrand, waardoor er in feite een carrousel van procedures werd gestart. Nu gaan er stemmen op om terug te keren naar de situatie van voor 1999. Meent u dat een terugkeer naar die situatie hetzelfde is als het creëren van een evenwichtige spreiding?

Ten vierde, de rechterlijke macht oordeelt dat de Brusselse geluidsnormen ongrondwettig zijn en dat het Gewest een gebrek aan loyaliteit vertoont. Kunnen die Brusselse geluidsnormen dan volgens u blijven bestaan?

Ik rond af, mijnheer de voorzitter, om binnen de tijd te blijven.

De nationale luchthaven is een federale bevoegdheid, maar ligt in Vlaanderen en het leefmilieu is een gewestelijke materie. Daarbovenop is er het feit dat Vlaanderen en Brussel niet dezelfde geluidsnormen hanteren. Wel, als er dan toch – dat stel ik vast bij de verschillende sprekers – geen nationale loyaliteit is, waarom moet er dan nog een nationale luchthaven zijn? Dat vraag ik mij ernstig af.

De federale regering is op dit ogenblik nog altijd niet in staat om een oplossing te bieden. Ik stel de vraag of wij er dan niet beter aan doen om Zaventem voortaan als een regionale luchthaven te beschouwen. Dat zou heel wat problemen oplossen. Wij hebben al Oostende, Deurne, Charleroi en Bierset. Zaventem zal er ook nog wel bij kunnen.

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.

Immers, het bewuste probleem kunt u blijkbaar toch niet oplossen.

De **voorzitter**: De heer De Groote was de laatste interpellant. Ik geef nu het woord aan de minister.

01.14 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, ik zal misschien met de laatste vraag beginnen omdat de N-VA de enige partij is die hier een pleidooi houdt voor een Vlaamse luchthaven. Indien de luchthaven een volledig Vlaamse materie zou zijn, denk ik dat er een duidelijk grensconflict zou zijn zoals dat internationaal soms bestaat. De toestand is wellicht dat wij al leven in de situatie van een grensconflict.

Ceux qui disent qu'il s'agit d'une compétence exclusivement fédérale oublient que cette compétence fédérale est totalement bloquée par une ordonnance bruxelloise. Cela dit, l'arrêt de la cour d'appel datant de deux jours n'est absolument pas un "charabia juridique" à mes yeux. Pour ma part, ce ne sont pas les mots que j'utilise envers la justice. J'ai toujours fait de mon mieux pour respecter un accord politique qui date d'avant mon mandat, tout en suivant les règles de notre pays fédéral, en respectant chaque décision, même si c'était très difficile d'agir ainsi. En tant que juriste, j'estime essentiel de respecter les instances fédérales et nos cours de justice, même au vu des dernières décisions.

Het arrest van deze week is een zeer helder arrest qua visie. Wat mij betreft, is het een zeer sociaal arrest. Voor het eerst wordt heel helder vertrokken vanuit het principe dat in een maatschappij het rechtvaardig is om de lasten gelijk te verdelen. Dat is een principe waarvan ik hoop dat velen het genegen zijn. Het is overigens een principe dat werd verwoord in het spreidingsplan.

Voor het eerst wordt deze redenering duidelijk ontwikkeld. Het is alleen spijtig dat, in tegenstelling met de wetgeving, een later arrest niet de vorige arresten opheft. Het is enorm spijtig voor de duidelijkheid dat het ene arrest van het hof van beroep niet het andere arrest van hetzelfde hof van beroep kan opheffen. Een arrest van het hof van beroep blijft bestaan en blijft van kracht zolang het Hof van cassatie dit arrest niet heeft vernietigd.

Ik wens mij uitdrukkelijk te distantiëren van zij die onze juridische instellingen belachelijk wensen te maken door ze flagrant te negeren. Het is al te gemakkelijk om enkel arresten te aanvaarden waarin uw visie verwoord wordt. Dat is niet ons systeem. Als een rechter een uitspraak doet, moeten wij dit respecteren. De wetgever zou daarin het voorbeeld moeten geven.

Het arrest bevat een duidelijke visie.

01.14 **Renaat Landuyt**, ministre: 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.

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 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.

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

Ceux qui pensent qu'il y a une simple complémentarité entre les arrêts doivent lire le texte néerlandais de l'arrêt: le juge y est très clair.

Voor wie mij niet vertrouwt, het arrest stipuleert duidelijk het volgende op pagina 267: "Het reeds vermelde arrest van 17 maart 2005", dus het arrest van zijn collega even verder op de gang, "heeft het enkel over een tijdelijke opschorting van het gebruik van de baan 02 in afwachting van nader te verrichten onderzoek". Op de volgende bladzijde staat te lezen: "De omstandigheden van dit arrest zijn volledig achterhaald". Boodschap aan de regering: dit arrest telt niet, wat mij betreft.

Het probleem van de regering is dat momenteel op grond van dit arrest bewarend beslag is gelegd op een overheidsgebouw en er de vraag is van de verzoekers om het maximum aan dwangsommen op te heffen en te verhogen. Uiteraard is de stelling van de regering – dat is altijd mijn opdracht geweest – dat we niet preferentieel deze bewuste piste gebruiken. De stelling van de tegenpartij is dat we het wel hebben gedaan en hebben beslist deze piste te gebruiken. De realiteit is dat wij ons voor de beslagrechter verdedigen inzake de naleving van dat arrest en in dezelfde zin willen de verzoekers het arrest nog versterken. Voor mij is het heel aangenaam dat er een raadsheer is die vindt dat dit arrest niet meer bestaat. De juridische realiteit is evenwel dat het nog wel bestaat en dat we uitzien naar de procedure voor het hof van Cassatie om te weten of het ooit echt heeft bestaan. Ondertussen is dit wel een juridische realiteit.

Tweede stap inzake de complementariteit der arresten. Dezelfde rechter heeft het op pagina 268 ook nog even over het arrest van 9 juni 2005 van een andere collega, wat verder op de gang. Daar geeft hij de tip dat dit arrest het alleen heeft over de specifiek bij datum aangeduide beslissing. Met andere woorden: dit is een uitnodiging aan de regering om de carrousel in te zetten; om op de datum te spelen, om telkens een nieuwe beslissing te nemen, zodat zijn collega opnieuw zal moeten beslissen. Qua juridisch advies om te goeder trouw arresten na te leven, kan dit tellen.

Hij gaat nog een stap verder, in die zin dat hij zegt dat zijn collega zich heeft vergist en dat de geluidsnormen ongrondwettelijk zijn. Versta me niet verkeerd: dat is ook mijn juridische overtuiging.

De juridische realiteit wil evenwel dat het Hof van Cassatie, op mijn verzoek, zich daarover ook moet uitspreken. Zolang het Hof van Cassatie niet zegt dat die ene rechter in die bewuste gang een fout heeft gemaakt, bestaat de juridische fout niet en blijft dit arrest van kracht en de geluidsnormen gelden uiteraard ook nog.

Bijkomend probleem van dit arrest dat mij inhoudelijk zeer genegen is omdat het zeer sociaal geïnspireerd is, heeft betrekking op het volgende. Het houdt geen rekening met de problemen waarmee ik als verantwoordelijk minister wordt geconfronteerd inzake veiligheid en capaciteit van onze luchthaven. Hoe doet de rechter dat? Relatief

donner l'exemple à cet égard.

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.

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 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

eenvoudig. Op bladzijde 271 – voor degenen die mijn citaat niet vertrouwen – stelt de rechter, ik citeer: “Er liggen geen elementen voor die mij overtuigen dat er een probleem is”. Wat betekent dit? Dat ik geen probleem moet maken over alle mogelijke veiligheidsstudies waarmee ik geconfronteerd word. Dat de ene piste schuin ligt en korter is en een andere piste weer langer is. Geen probleem. Een studie over de linkse piste? Niet nodig. Er is niks.

Een derde punt waarmee dit arrest, mijns insziens spijtig genoeg, geen rekening houdt zijn de diverse uitspraken van de administratieve rechtbank, de Raad van State die, stap voor stap en volgens de gevoerde procedures, op vereisten wijst die een overheid moet volgen om een degelijke administratieve rechtshandeling te stellen, zoals bijvoorbeeld een beleidsstudie of een bevraging van de buurt kunnen voorleggen, kortom alle elementen die we in de wet overnemen. Ik kom daar straks op terug.

Er bestaan reeds spelregels die een overheid moet volgen indien zij haar instellingen wenst te respecteren en niet à la carte beslist. Neen, ik zit in een positie en wil daar niet van afwijken waarin ik de instellingen wens te respecteren.

À ceux qui pensent qu'il est plus facile d'en revenir à la situation d'avant 1999, d'en revenir à la période dont on a oublié qu'elle a aussi connu des procès, à ceux qui pensent que c'est "la" solution, le conseiller a pensé leur dire cette semaine, en tant que juriste: "Ne pensez pas pouvoir utiliser le principe du 'standstill'." Il n'existe plus dans ce dossier.

Je répète – et je ne trouve jamais cela dans les comptes rendus des décisions francophones – que la jurisprudence néerlandophone ne reconnaît aucun droit datant d'avant 1999 vu le principe d'équilibre.

Het principe van het evenwichtig verdelen van de lasten is fundamenteel volgens deze rechter. Men kan niet zeggen dat mensen hun recht op stilte verworven hebben ten laste van mensen die allang het recht op veel lawaai verworven zouden hebben. Deze redenering klopt juridisch niet volgens de stelling van deze jurist. Ik ben ervan overtuigd dat ook de andere stelling door juristen kan beargumenteerd worden.

Mijn punt is – en dat is altijd mijn stelling geweest – dat iedere beslissing die door de regering genomen wordt, binnen de drie weken op een of andere vraag kan vernietigd worden. Is dat omdat ze inhoudelijk slecht zou zijn? Nee. Dat gebeurt omwille van een zuiver formele reden. Nadat er zoveel uitspraken zijn geweest zijn er spelregels opgesteld door de rechterlijke macht, die men niet zonder meer kan negeren.

De werkwijze. Wat is naar mijn bescheiden oordeel de manier van werken? Ik zal eindigen met de vraag om een keuze te maken. Er zijn grenzen aan het verwerken van een dossier. Een bericht aan iedereen is dat er grenzen zijn aan mijn pispaalgehalte. Als sommigen menen hun gebrek aan politieke moed voortdurend te moeten laten verpakken als verwijten ten aanzien van de bevoegde minister, dan zeg ik u dat dit niet houdbaar is. Politiek is het helemaal incorrect.

De werkwijze die we volgen. Wat specifiek dit arrest betreft, is er

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.

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.

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

momenteel een studie aan de gang over de gronden voor cassatie. Ik herhaal dat ik mij inhoudelijk volledig kan aansluiten bij het sociaal gehalte van dit arrest. Ik vrees echter dat het juridisch niet zo sterk is, eerst en vooral omdat men de eigen zwakte inbouwt door de eigen collega's terzijde te schuiven. Anders uitgedrukt, bestaande arresten zonder meer irreëel verklaren is makkelijk om op papier gelijk te halen. De juridische realiteit is echter helemaal anders.

Ten tweede, er is een vaste cassatierechtspraak die bepaalt dat een rechter slechts kan zeggen dat een overheidshandeling slecht is en nietig moet worden verklaard. Het komt zelden voor dat de rechter heel specifiek omschrijft wat de regering moet doen. Meestal gebeurt dat door het Parlement; zo werken onze instituties. Hier heeft men dus een soort creativiteit die een verbod verwoordt in een gebod. Hij legt uit wat wij heel specifiek moeten doen om het verbod na te leven. Ik vrees dat dit op zich reeds qua techniek niet de juiste techniek is. Het is met spijt dat ik zeg dat het arrest niet sterker is.

Een ander punt dat we uitvoeren in verband met dit arrest is het uitwerken van de vliegprocedures alsof dit arrest bestond en een eindoordeel was. Dit uitwerken van het naleven van het arrest zullen we dan nadien toetsen aan de andere twee arresten, maar ook aan de uitspraken van de Raad van State.

In een volgende fase toets ik dat, zoals altijd, aan het bestaande, politieke akkoord binnen de federale regering. Dat is altijd de werkwijze geweest.

Wat bedoel ik met de oplossing via de wet? Met de wet bedoel ik niet dat wij in wetsartikelen een spreidingsplan of een vliegplan zullen omschrijven. Dat bedoel ik niet. Als wij bijvoorbeeld het huidige arrest nemen, zien wij dat op de laatste bladzijde de rechter stelt dat de reeds toegepaste criteria voor hem rechtsgeldig zijn: het aantal vluchten, het aantal geluidsoverlastpieken, de overlast berokkend overdag en tijdens de nacht, de overlast op vrije dagen en werkdagen. Dat zijn een aantal criteria die werden gebruikt bij het opstellen van het plan. Er waren echter ook andere criteria. Er was ook het criterium van de veiligheid. Er is op politiek niveau de vraag om ook rekening te houden met het aantal bewoners. Er is ook altijd het criterium van de capaciteit geweest.

Het huidige arrest is een voorbeeld van hoe makkelijk het bestaan van een rechter kan zijn. Hij kiest.

Wat is de bedoeling van de wet? De bedoeling is dat de democratische vertegenwoordigers van de bevolking zeggen welke criteria voor hen belangrijk zijn en wat de verhouding tussen de criteria zal zijn. Dat betekent dat iedere burger in de toekomst nog naar de rechtbank kan stappen, maar ook dat iedere rechter de door de democratie bepaalde criteria zal aftoetsen – niet meer dan dat, maar vooral dat.

Wat betekent dat in de praktijk? Dat betekent dat de regering er in dat geval vanuit kan gaan dat, als de criteria bepaald door het Parlement effectief worden nageleefd, haar beslissing langer dan drie weken zal blijven bestaan.

Ik leef met de juridische zekerheid dat iedere beslissing kans heeft

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.

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

om binnen de drie weken te worden vernietigd. Om daaraan te verhelpen, werd al maandenlang een wettekst uitgeschreven, die maanden geleden door de regering voor advies werd overgemaakt aan de Raad van State en, tussen haakjes, door de Raad van State werd teruggestuurd met de opmerking dat er te weinig werd overlegd. Wij hebben deze opmerking met vergaderdata en verslagen van vergaderingen weerlegd. Dat was de eerste reactie. Dit, mocht u vragen hebben omtrent de tijd en omtrent wat er met de teksten gebeurt.

Wij hebben inderdaad, gelet op de noodsituatie, met name het feit dat wij nu met uitspraken worden geconfronteerd die echt moeilijk te combineren zijn, gevraagd aan de Raad van State om vlugger zijn advies te verlenen. Oorspronkelijk hadden wij, omdat de wet een zodanig fundamentele regeling betreft, de Raad van State verzocht de tekst juridisch zeer grondig te bestuderen.

Wij hopen dus dat de Raad van State van de nood een deugd maakt en het grondig werk tegen volgende week kan bezorgen. Dat betekent dat de regering volgende week, in de zogenaamde tweede lezing, de tekst kan doorsturen naar het Parlement en zelfs, een oude afspraak honorierend, naar het overlegcomité tussen de verschillende regeringen.

Nogmaals, als we met zijn allen daarover akkoord geraken, dan hebben wij een mechanisme om stabielere beslissingen te nemen in de toekomst.

De vraag blijft openstaan wat er ondertussen moet gebeuren. Wij weten – aan de hand van de reacties vermoed ik dat iedereen daarvan overtuigd is – dat iedere beslissing er vandaag een is die geen lang juridisch leven beschoren is, omdat we de mensen niet kunnen verbieden om naar de rechtbank te gaan, wat ook nooit onze bedoeling mag zijn.

We moeten een methode vinden om die overgangssituatie te kunnen overbruggen.

Naar mijn bescheiden juridisch oordeel, en even een jurist citerend in verband met de terugkeer naar de situatie van vóór 1999: “Dat is juridisch volledig instabiel.”

Het enige dat wij kunnen doen – misschien zijn dat wel de meest wijze woorden die ik de jongste dagen heb gehoord, die van Eric Van Rompuy in het Vlaams Parlement – is de stelling volgen dat we beter de huidige situatie even handhaven. In dat geval is er maar één probleem: wij kunnen dat niet. Om dat te doen, moeten wij toch nog even nagaan in hoeverre wij ons zo veel mogelijk conform kunnen stellen aan de laatste uitspraak van het hof van beroep van Brussel. Ik wil namelijk die uitspraak van het hof van beroep van deze week niet onbeantwoord laten.

Er is gelukkig wel een algemeen natuurrechtsprincipe: men kan nooit gehouden worden tot het onmogelijke, maar wij moeten wel het mogelijke zoeken in het pakket van onmogelijkheden.

Daarom doe ik een oproep aan alle collega's die belang hechten aan onze concurrentiële positie in de wereld. Als wij belangrijke

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 avions 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 de notre pays.

concurrentiemaatregelen wensen te nemen in dit land, dan doe ik een oproep aan de collega's om niet alleen een standpunt in te nemen, maar ook samen een beslissing te nemen.

De **voorzitter**: Bedankt, mijnheer de minister. Ik neem aan dat iedereen wel zal willen repliceren. Ik wil de Vlamingen eraan herinneren dat de zelfbeperking kenschetsend is voor het meesterschap.

Je rappelle aux francophones que Nicolas Boileau célébrait la concision. Il ne parlait pas des répliques, mais cela vaut pour les répliques aussi.

Je vais suivre la même liste que tout à l'heure. Ik geef dus onmiddellijk het woord aan de heer Laeremans.

01.15 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb u in het begin graag horen zeggen dat de uitgangspunten van het arrest inderdaad correct, sociaal en helder zijn. Dat is een mening die wij delen. Ik ben blij dat u dat ook zo expliciet stelt. Wat er daarna is gekomen, doet daar dan in heel grote mate afbreuk aan, met name als u de wijze woorden van Eric Van Rompuy aanhaalt. Toch heel merkwaardig, want hij heeft volgens ons zeer onverstandige woorden gesproken door voor te stellen om vanwege de gemeenteraadsverkiezingen en nadien de federale verkiezingen, alles twee jaar op te schuiven omdat men nu toch geen draagvlak kan vinden. Dat is natuurlijk onzin, want men zit met die arresten, men zit met die dwangsommen en men zit met alle mogelijke juridische poespas waarop men een antwoord moet geven. Wat Eric Van Rompuy heeft gezegd, was blijkbaar ook niet namens zijn partij, want vandaag heb ik door Pieter De Crem heel andere dingen horen zeggen. Dat waren dus allesbehalve wijze woorden.

01.15 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.

01.16 Pieter De Crem (CD&V): (...)

01.17 Bart Laeremans (Vlaams Belang): U hebt niet gezegd dat het twee jaar moet worden bevroren. Dat hebt u zeker niet gezegd.

Uw oplossing met enerzijds een grondige wet, waarvoor we nog op de Raad van State moeten wachten, en anderzijds in de tussenfase de huidige situatie bevroren, is ook geen oplossing, mijnheer de minister. Het Arbitragehof dat onvermijdelijk zal gevraagd worden daarover zijn mening te uiten, zal direct zeggen dat de tijdelijke wet in verband met het huidige plan onbillijk is, gezien het arrest van het hof van beroep. Daar zit u meteen "sloot".

Tevens bestaat dan nog het risico dat die wet misschien wel blijft bestaan. Dat is de andere piste. Als het Arbitragehof om een of andere reden – want het is politiek samengesteld – de wet niet zou vernietigen, zit men met een onbillijke situatie die blijft bestaan en dan is er geen enkele zekerheid dat er ooit wettelijk nog iets aan zal veranderen.

Ten tweede, het duurt toch wel hemeltergend lang. Meer dan een jaar geleden beschikten wij al over het voorontwerp, maar het is blijven aanslepen. U hebt daar heel de grote vakantie blijkbaar niets mee gedaan. Pas nadien bent u naar de Raad van State gestapt. Het is door uw getreuzel dat er nog altijd geen advies is. Door nu snelsnel

01.17 Bart Laeremans (Vlaams Belang): 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.

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

een spoedadvies te vragen, toont u aan dat u eigenlijk veel te laat bent en dat u dat allemaal veel beter vroeger had voorzien. U had van in het begin een spoedadvies moeten vragen. Het is door uw getreuzel dat al die opeenvolgende tegenstrijdige arresten er uiteindelijk zijn gekomen.

Ten derde, mijnheer de minister, ik heb u niets horen zeggen over de Brusselse geluidsnormen. In dit arrest zegt men heel duidelijk dat die geen enkele rechtsgrond hebben en dat de krenking van die geluidsnormen niet meer tot sancties kan leiden. Bijgevolg zouden die boetes moeten verdwijnen. U had daarover minstens uw mening kunnen zeggen, want nu bestaat de grootste mogelijke onzekerheid voor al die luchtvaartmaatschappijen. Zij vragen aan u als minister van Mobiliteit wat het antwoord daarop is, hoe zij die normen moeten beschouwen en die boetes moeten bekijken. U hebt daarop niet het minste begin van antwoord gegeven.

Meer in het algemeen zit daar precies de sleutel. De sleutel zit bij het Brussels Gewest. Als het Brussels Gewest zegt dat het de geluidsnormen intrekt, dan is ten minste dat grote obstakel voor de luchtvaartmaatschappijen en om tot een akkoord te komen, van de baan. Nogmaals, in dat Brussels Gewest zitten drie Vlaamse partijen – CD&V, VLD en sp.a – maar geen van die drie partijen heeft vandaag laten blijken wat ze daaraan gaan doen. Zij moeten daarin hun verantwoordelijkheid opnemen. Als mevrouw Grouwels, de heer Smet en de heer Vanhengel zeggen dat ze op die manier niet meer verder gaan en dat ze hun ontslag aanbieden of mevrouw Huytebroeck moet haar ontslag aanbieden, dan zijn we eindelijk een stap verder en kunnen die geluidsnormen eindelijk worden ingetrokken. Onbegrijpelijk genoeg blijft men maar voortdoen, blijft men maar doen alsof er niets aan de hand is, alsof dat aanmodderen van de drie Vlaamse ministers kan blijven duren, die gewoon als loopjongens achter de Franstalige politici aanlopen. Ik vind het onbegrijpelijk. Dat is een hypocrisie, een immense tegenstrijdigheid. Ik hoop dat CD&V, sp.a-spirit en VLD dat zo snel mogelijk inzien en hun Brusselse ministers tot de orde roepen. Die dubbelzinnigheid kan niet meer aangehouden worden.

01.18 Stijn Bex (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik wil zeer kort aan de collega's Maingain en Lalieux zeggen dat de vernietigingsbeslissing van het Hof van Cassatie in 2003 absoluut niet ging over de spreidingsgedachte op zichzelf, maar over het feit dat de rechtbank zich te fel had gemengd met de prerogatieven van de uitvoerende macht. Het was zeker geen veroordeling van de spreidingsgedachte of een veroordeling van een spreidingsplan, omdat het zagezegd onveilig zou zijn. Ik wou dat toch even rechtzetten.

Mijnheer de minister, ik wil u danken voor uw omstandige antwoord. Ik ben tevreden dat u zegt, ondanks dat u juridische twijfels plaatst bij het arrest, dat het niet zonder gevolgen kan blijven. U zegt dat u het eigenlijk eens bent met de stelling dat de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingaan tegen de federale goede trouw. U houdt ook heel duidelijk de stelling aan dat de geluidshinder moet worden gespreid.

In die zin wil ik de Franstalige collega's zeggen en zeker mevrouw

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.

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.

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.

01.18 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

Lalieux, die zegt dat ik hier een communautair verhaal van wil maken, dat niets minder waar is. Ik heb de indruk dat zij niet wil antwoorden op de vraag of het wel sociaal is om een beperkte groep mensen met alle overlast te confronteren en dat zij gemakkelijksheidshalve dan maar zegt dat men er een communautair verhaaltje van maakt. Dat is zeker niet de bedoeling. Wij hebben het beste voor met alle inwoners uit de omgeving van de luchthaven. Wij moeten wel met alle inwoners rekening willen houden en niet alleen met een welbepaalde groep van inwoners.

Mijnheer de minister, ik heb nog een opmerking bij het arrest. In tegenstelling met u wil het hof, mijns inziens, niet dat de 6 zones allemaal exact evenveel vluchten te verwerken moeten krijgen. Ik denk dat het hof heel duidelijk bepaalt dat rekening moet worden gehouden met de mogelijkheden. Indien u mij niet gelooft, kunt u het nalezen op pagina 272. Daar kunt u lezen dat rekening moet worden gehouden met alle mogelijkheden en beperkingen van de infrastructuur, aëronautische imperatieven en spreiding van de geluidshinder. Er is wel degelijk een marge om rekening te houden met veiligheidscriteria, uitrusting van de baan enzovoort.

Mijnheer de voorzitter, ik wil het kort houden. Ik denk dat we snel moeten komen tot een politieke oplossing voor het probleem. In die zin steun ik de minister in de stappen die hij op dat vlak wenst te nemen. Ik wil er wel bij zeggen dat over de criteria van capaciteit en veiligheid weinig discussie bestaat. Het is perfect mogelijk om het luchtverkeer bij een billijke spreiding ook veilig te laten verlopen met respect voor de capaciteit van de luchthaven. Met betrekking tot de capaciteit zijn er studies van BIAC en met betrekking tot de veiligheid zijn er studies van Eurocontrol die dat ook aantonen. Mevrouw Milquet, een objectieve studie is dus echt niet meer nodig. We kennen de feiten.

De politieke discussie die hier moet worden gevoerd, gaat over de vraag of we voor spreiding dan wel voor concentratie wensen te gaan. De Franstaligen wensen tot nu toe hierop geen antwoord te geven, zeggende dat wij een communautaire discussie wensen te voeren. Willen de Franstaligen hun deel van de lasten dragen boven Brussel? Dat het geen communautaire discussie is, bewijst de heer Van Biesen, want die steunt mevrouw Lalieux, volgens mij ingegeven door een zekere nimby-gedachte, maar goed.

01.19 Pieter De Crem (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb naar aanleiding van deze interpellatie een aantal vragen gesteld waarvan een van de belangrijkste was welke stappen ondernomen zullen worden, wanneer er overleg met de Gewesten is gepland en wanneer een mogelijk akkoord zich zou kunnen aandienen. Ik meen dat dit de belangrijkste vraag is waar wij voor staan. Daar heb ik geen antwoord op gekregen.

Ik wil heel kort iets zeggen wat de andere collega's ook hebben gezegd. Wij moeten toch de zaken zeggen zoals zij zijn. Hier wordt een beetje een verhaal opgehangen als zou terugkeren naar de situatie van voor 1999 – u hebt daar ook naar verwezen – een ideale of een meer aangewezen situatie zou zijn dan nu.

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.

01.19 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.

01.20 Marie Nagy (ECOLO): Il y avait déjà la route Chabert.

01.21 Pieter De Crem (CD&V): Ja, mevrouw. Ik zou aan onze Franstalige collega's echter willen zeggen dat er geen twee situaties zijn van voor 1999. Men kan uit de situatie van voor 1999 niet alleen het baangebruik pikken en het routegebruik aan de kant laten. Dat is eigenlijk de paradox die ik al maandenlang, al jarenlang, bij al onze Franstalige collega's hoor. Ook dat moet doorprikt worden. De situatie van voor 1999 is een en/en-situatie, niet een en/of-situatie.

Collega Lalieux heeft gezegd dat de minister de situatie heeft geërfd. Een erfenis aanvaardt men, of men verwerpt ze. Het is een beetje gemakkelijk te zeggen dat het in het bevoegdheidspakket zat. De minister wist heel goed, toen hij minister Anciaux opvolgde, dat het een heikel punt zou zijn. Veel tijd is ondertussen verlopen.

Ik richt mij nogmaals meer speciaal tot onze Franstalige collega's. Er bestaan in dit land geen twee soorten burgers: burgers die wel moeten of mogen wakker liggen en burgers die niet moeten of mogen wakker liggen. Dat is toch iets wat heel duidelijk gesteld moet worden. Vandaar dat in een land als het onze de billijke en eerlijke verdeling van de lasten hoe dan ook in het vooruitzicht moet worden gesteld.

Collega Van Biesen, u hebt gelijk. U bent de man, meen ik, die in deze vergadering wellicht het meeste terreinkennis heeft en een en ander aan den lijve ondervindt. Anderen ook, maar u hebt een punt als inwoner van Kraainem. Toch was ik, samen met onze collega's, een beetje geschrokken van uw invalshoek. U zei vier of vijf keer: het is nu vijf voor twaalf. Met de cumul van al die vijf voor twaalfen, is het wellicht al na twaalfen. U hebt aan de minister gevraagd wat hij al die tijd heeft gedaan. Dat is toch een beetje choquerend voor een lid van een meerderheidspartij die sinds 1999 in de federale meerderheid zit en die heeft nagelaten voldoende op het dossier te wegen – tenminste, uw partij – om een aantal maatregelen door te drukken.

U zegt: men moet nu praten. Ik meen dat de VLD al die tijd wat heeft geslapen. Dat is eigenlijk het enige wat ik daaruit kan concluderen.

Thans stapt u daar blijkbaar wat van af, maar gisteren had ik de indruk dat uw logica er een was van: probleem, weg van mij, het ligt allemaal bij de Gewesten. Welnu, daarin kunnen wij niet meestappen, want wanneer u de gerechtelijke uitspraak effectief volgt, dan is dat heel duidelijk het terugleggen van de bal in het kamp van de federale regering die nu dus zal moeten optreden.

Laten wij eerlijk zijn, als de schuldvraag moet gesteld worden in dit dossier, ligt de schuldvraag in 1999, bij de unilaterale actie van het Brussels Gewest boetes vast te leggen naar aanleiding van de invoering van die geluidsnormen. Daar ligt de schuldvraag in heel het dossier, het als het ware inkapselen van het Brusselse luchtruim.

Daarom zeggen wij nogmaals dat er een billijke en rechtvaardige oplossing moet komen, waarin u, als minister, als deeltjesversneller binnen de regering en als hoofdrolspeler, niet alleen de rol van notaris op u zult kunnen nemen. Dat is eigenlijk de rol die u in dit dossier een beetje op u neemt.

01.21 Pieter De Crem (CD&V): 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 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'appropriier 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.

Wij hebben u daarnet de vraag gesteld of het arrest voor u een nieuwe start kan zijn in het dossier, na de catastrofale beslissingen die paars heeft genomen, maar dat geheel terzijde. Wij willen namelijk niet polariseren in dit dossier. De christen-democraten willen een oplossing in het dossier. Onze oproep aan u is: neem uw verantwoordelijkheid op en wees minister, om te komen tot een billijke en rechtvaardige spreiding van het vluchtgebeuren.

Betreffende wat u de pisaal noemt, voelen wij ons, als christen-democraten, niet aangesproken. De bevochtiging van dat voorwerp komt vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en vandaag eigenlijk ook een beetje vanuit bepaalde meerderheidspartijen. Ik meen dat u dit probleem zelf zult moeten oplossen in de schoot van de federale regering.

De oplossing komt via de wet. Maak er nu absoluut werk van. Hoeveel keer vraagt de regering de urgentie bij de Raad van State wel niet?. Ik kan mij praktisch geen ontwerp van de regering meer herinneren waarbij dit niet gevraagd wordt. In een dergelijke, belangrijke aangelegenheid als deze wordt de urgentie niet gevraagd. Wij rekenen dus op uw invloed om zo vlug mogelijk met een advies van de Raad van State te komen.

Eigenlijk zitten wij in een bedroevende situatie. De regering kan en wil niet bewegen. Eigenlijk zegt u dat er geen oplossing is. Betonnering gaat niet, een nieuw wetgevend initiatief gaat niet, zich uitspreken over een overgangperiode - wat overigens een zeer terechte opmerking was van onze collega Eric Van Rompuy - gaat evenmin.

(...): (...)

01.22 Pieter De Crem (CD&V): U zegt nu ook dat u geen mogelijkheid ziet om zelfs maar het perspectief van een overgangperiode mogelijk te maken. Welnu, volgens mij is dit de dead end en bevinden wij ons in een cul-de-sac, op een doodlopend spoor, dat niets anders is dan het mismeeesteren van dit dossier door Paars. De christen-democraten willen u de hand toereiken, mijnheer de minister.

01.23 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous n'avez pas le monopole de l'équité, ni du souci social, ni de la préoccupation pour l'aéroport. Chacun ici l'a exprimé, et je tiens à le faire aussi: l'équité est une valeur fondamentale. Mais est-ce de l'équité que d'avoir 48% des vols au-dessus de l'Oostrand? Est-ce de l'équité d'avoir, au mois de février, 53% de vols au-dessus de l'Oostrand? Non, ce n'est pas de l'équité! Ne vous appropriez donc pas des valeurs qui appartiennent aussi à d'autres et que d'autres essaient de défendre!

Vous ne pouvez pas ignorer que cet aéroport se situe à côté d'une agglomération importante et que cela nécessite une gestion particulière. Si on veut que l'aéroport soit viable, il faut tenir compte de la sécurité, de la santé et de la densité de la population, c'est très clair.

Je vous ai écouté et vous étiez presque touchant. Quand vous ne jouez pas Calimero, vous faites celui qui est très touché par les arrêts de la cour d'appel. Je ne vous ai pas vu faire la même chose en

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.

01.22 Pieter De Crem (CD&V): Nous nous retrouvons dans une impasse. Les démocrates-chrétiens souhaitent tendre la main au ministre.

01.23 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.

commentant l'arrêt du 9 juin 2005. Là, vous étiez beaucoup plus distant! Vous n'avez pas soutenu cet arrêt qui expliquait bien que l'arrêt "bruit" de la Région bruxelloise était constitutionnel, qu'il y avait une souffrance des riverains et que c'est pour cette raison qu'ils s'étaient adressés à la cour d'appel. Je trouve ce parti pris assez insupportable de la part d'un ministre fédéral!

C'est insupportable et je me tourne alors vers les autres partis de votre coalition. L'ensemble de la coalition soutient-il ce que vous dites? Vous contestez la constitutionnalité des arrêtés de la Région bruxelloise. Est-ce votre opinion personnelle ou est-ce l'opinion du gouvernement violet? C'est une question importante car je n'ai pas noté ici un soutien unanime et sans conteste de cette position. Le fait de jouer sur cette ambiguïté est d'assez mauvais goût.

Enfin, je reviens à la solution. On a entendu le ministre nous dire qu'il ne voit qu'une solution, celle de prendre une loi. Monsieur le ministre, on entend bien ce que vous dites! Au fond, le message que vous envoyez aux riverains est celui de dire qu'on ne veut plus de recours. On n'écoute donc pas ce que les gens demandent, on leur dit qu'on ne veut plus de recours et donc qu'on va bétonner la situation.

Les collègues vous ont averti en disant que cela n'allait pas se passer comme ça. Vous leur avez répondu que votre seul point de départ est le plan Anciaux bis ou le plan Landuyt, je ne sais plus comment il faut l'appeler. C'est évidemment inacceptable!

Je répète que le fait d'accepter cette loi serait une faute politique grave parce que le ministre nous dit que son point de départ est la situation actuelle, qui n'est pas équitable, ni durable, ni satisfaisante au point de vue de la santé, de la sécurité et du rapport entre les personnes concernées puisqu'elle ne permet pas de solutionner les problèmes.

Monsieur le ministre, vous ne pouvez pas isoler! Vous ne pouvez pas exproprier! Vous ne pouvez donner aucune réponse à ces personnes!

Monsieur le président, je termine en disant que je réfute totalement l'idée selon laquelle l'arrêt "bruit" de la Région bruxelloise serait incompatible avec le maintien de l'aéroport.

Certains d'entre vous ne le savent peut-être pas: 6.679 avertissements ont été donnés et 2.597 procès-verbaux ont été dressés en 2005. Monsieur le ministre, si vous estimez toujours que c'est incompatible avec l'activité de votre aéroport, vous finirez par constater que, même sans normes, votre aéroport continuera à poser des problèmes ingérables. Il vous faut adopter une position beaucoup plus raisonnée et raisonnable, c'est-à-dire qu'un certain nombre d'avions anciens ne peuvent plus décoller de l'aéroport.

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 -Anciauxbis 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 constatatie 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!

01.24 Joëlle Milquet (cdH): Monsieur le ministre, votre réponse m'a déçue. En effet, j'ai entendu un partisan, non un ministre, encore

01.24 Joëlle Milquet (cdH): Uw antwoord heeft me ontgoocheld. U

moins un ministre fédéral. Lorsque vous donnez des leçons sur la manière avec laquelle on doit apprécier les arrêts d'une cour, d'un pouvoir judiciaire, il faut le faire avec la même mesure, la même distance et dès lors, la neutralité nécessaire dans tous les cas.

Or, pour vous avoir entendu commenter les autres arrêts, vu vos réactions, notamment les recours pris par la suite, et avoir entendu aujourd'hui une ode très claire au contenu de cet arrêt aux valeurs aussi sociales, je m'étonne quant à la pseudo-neutralité que vous voulez toujours afficher. Il ne faut pas user de deux poids et deux mesures avec les décisions judiciaires. Soit, vous les respectez, soit vous introduisez des recours! D'ailleurs, 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. Comme j'ai entendu quelques conseils juridiques de M. Maingain, j'espère que sa formation veillera à ce que ce soit le cas. J'aimerais dès lors que l'on affiche la même attitude à l'égard de ce dernier arrêt.

Je ne comprends pas non plus la manière dont vous répondez à une proposition équilibrée, qui est d'en revenir provisoirement à la situation antérieure à 1999. En effet, c'est plutôt vous qui bloquez sur le standstill actuel en croyant que ce serait rompre ce principe que de revenir provisoirement à cette situation moyennant en plus quelques modifications sur la base de nouveaux acquis. Ce serait juste une décision politique. Je ne vois pas en quoi, soudainement, cette décision romprait un principe de standstill. Ce n'est pas un argument qui me semble largement pertinent.

Je comprends votre malaise, mais hormis le projet dont vous parlez, je n'ai rien entendu qui réponde clairement à nos demandes, qui étaient légitimes et qui se voulaient au-dessus de la mêlée de conflits de type communautaire dans un dossier qui ne devrait pas l'être.

J'en appelle une dernière fois au bon sens. J'espère que les partis, notamment francophones, de la majorité prendront leurs responsabilités pour cesser de mener ce genre de politique et pour arriver très rapidement à une proposition respectueuse des différents principes non pas uniquement de cet arrêt mais d'autres types de principes, cités par Mme Nagy, que je trouve importants en termes d'équité. Éviter le survol des zones les plus densément peuplées, qu'elles soient peuplées de néerlandophones ou de francophones, est un principe universel tout à fait sage.

01.25 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je voudrais tout d'abord répéter que vous avez hérité d'une situation: le dossier a été ouvert par Mme Durant, puis il y a eu le plan Anciaux.

Comme cela a été dit et redit, la situation est "délirante". En effet, les juges se contredisent. Toutefois, je vous demande, monsieur le ministre, d'assumer politiquement la situation; elle ne peut pas durer!

Par ailleurs, je dois dire que votre réponse m'a troublée. En effet, vos insinuations suivant lesquelles nous ne respecterions pas les décisions judiciaires me dérangent quelque peu.

Monsieur le ministre, 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

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.

01.25 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

plus la détresse et la souffrance des riverains qui ont été à l'origine de ces arrêts.

De plus, si je vais jusqu'au bout de votre raisonnement, la Région bruxelloise doit immédiatement lever les astreintes puisqu'un juge le lui a conseillé.

Pour ma part, je respecte les règles de droit. Toutefois, je voudrais intervenir un instant sur le dernier arrêt que vous estimez fondamental. En effet, il a selon moi un caractère tout à fait surréaliste. Si l'on considère toutes les règles et toutes les procédures en matière de vols, comment voulez-vous modifier, en 30 jours, un plan de dispersion sous peine d'astreintes? La situation est hallucinante, monsieur le ministre!

J'en viens à l'essentiel: il s'agit ici d'analyses pseudo-juridiques. Mon intention n'est nullement d'insulter les juges, mais quand un juge ne peut entendre toutes les parties – je rappelle que la Région bruxelloise n'a pas été entendue –, il ne dispose pas, selon moi, de tous les éléments pour rendre un jugement équitable.

Venons-en maintenant à la situation politique. Monsieur le ministre, nous sommes prêts à vous soutenir dans votre recherche d'une situation politique claire pour tous les riverains, tous les citoyens, mais aussi pour le développement économique de Zaventem. Toutefois, le débat et la décision ne pourront se faire sans un accord de coopération avec la Région bruxelloise et la Région flamande. La situation actuelle ne peut perdurer et une période transitoire est donc nécessaire; des mesures devront être prises. Revenir à la situation d'avant 1999 constituerait, selon moi, la meilleure solution pour chacun. A l'époque, personne ne se plaignait. C'est seulement lorsque le dossier a été rouvert que les gens se sont sentis agressés.

Monsieur le ministre, vous parlez toujours d'équité. Selon moi, l'équité décrite dans cet arrêt n'est pas sociale. Il s'agit plutôt d'une équité mathématique puisque les six pistes doivent être utilisées de manière équitable. C'est une équité à l'aveugle qui ne tient pas compte de tous les critères qui ont été rappelés. Il ne s'agit donc pas d'une politique égalitaire et sociale.

Je répète qu'un projet de loi doit rapidement être élaboré en collaboration avec la Région bruxelloise et qu'une période transitoire doit, en attendant, être mise en place. De plus, ce projet ne peut en aucun cas bétonner le plan Anciaux tant décrié.

Pour terminer, monsieur le président, je voudrais dire à mes collègues flamands qui en appellent aux députés et aux ministres flamands bruxellois, que les ministres en question sont d'abord bruxellois, même si les Flamands l'oublient souvent. Il s'agit d'un gouvernement bruxellois. Et, ne vous en déplaise, la Région bruxelloise est une Région au même titre que les deux autres.

Moi, je fais appel à ces ministres qui sont bruxellois et je ne fais pas de différence entre les ministres francophones bruxellois et les ministres flamands bruxellois. Encore une fois, je crois qu'il s'agit ici de la défense d'une Région qui en vaut la peine. Mais vous, vous ne vous en rendez pas compte!

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 "betonneren".

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.

Aujourd'hui, si, une fois encore, le gouvernement bruxellois est sorti uni de son conseil de tout à l'heure, c'est tant mieux. C'est tant mieux pour Bruxelles.

Je demande aux ministres bruxellois flamands d'être avant tout Bruxellois, ce que les Flamands oublient souvent. Cela me dérange et m'attriste, car la Région bruxelloise en vaut la peine.

01.26 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u uiteraard voor de wijze waarop u dit probleem, zoals u het ziet, hier naar voren hebt gebracht.

Toch zijn wij gekomen op het moment dat er moet geland worden. In deze zin moeten wij vrij snel komen tot die vliegwet waarover nu reeds zo lang gesproken wordt, maar waarbij het voorontwerp dat vandaag ter bespreking ligt vertrekt van het spreidingsplan. Men noemt dat meestal het spreidingsplan-Anciaux. Het kan ook het spreidingsplan-Landuyt-Anciaux genoemd worden. Het zou beter de geestelijke vader Cornillie zijn wiens naam men zou gebruiken. Het is uiteindelijk eerder een ambtenaar, een kabinetsmedewerker die dit hele spreidingsplan geschreven heeft dan de betrokken ministers. Laten wij het daarover echter niet hebben. Die vliegwet moet er in elk geval komen.

De vliegwet vertrekt echter uit iets waarover ik vandaag geen meerderheid hoor. Ik hoor geen meerderheid zeggen dat het uitgangspunt van deze vliegwet het spreidingsplan zou zijn zoals het vandaag is. Dus zijn er twee problemen.

Ten eerste, de vliegwet moet er komen, maar de vliegwet moet ons inziens vertrekken vanuit de situatie van 1999 en getoetst worden door de verschillende actoren die ik daarstraks reeds heb aangehaald en dan moet men komen tot een nieuwe vliegwet. Over deze vliegwet zou dan in de Kamer kunnen worden gestemd.

Ten tweede, u zegt dat als wij daar niet toe zouden komen, een standstillsituatie zou kunnen overwogen worden. Dat is mijns inziens niet goed. Een standstillsituatie zou op geen enkele wijze de bekommernis van het bedrijfsleven tegemoetkomen, namelijk gaan wij investeren of denken wij eraan om eventueel de regio te verlaten. Een standstillsituatie van één à twee jaar zal niet oplossen dat deze mensen hun investeringen vandaag zullen voeren. Zij zullen ze uiteraard ook uitstellen. Dat is vrij logisch. Met andere woorden, een standstillsituatie is een slechte situatie.

Ik vraag u met aandrang het volgende. Verlaat het politieke akkoord van de federale regering over het spreidingsplan. Ga terug naar 1999. Toets het aan de verschillende actoren. Breng een nieuw voorontwerp van vliegwet en laat ons daarover nog voor de grote vakantie stemmen. Dan kan de rust terugkeren en kunnen de investeringen en tewerkstelling en de vliegtuigen terug de weg vinden naar de luchthaven van Zaventem. Anders spreiden wij immers niet de vleugels, maar het bedje van de luchthavens uit onze buurlanden.

01.27 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, je serai très bref.

Premièrement, si, après avoir entendu la réponse du ministre

01.26 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.

01.27 Olivier Maingain (MR): Als de Brusselse regering nu nog niet inziet dat ze het arrest van het hof van beroep van 9 juni 2005

Landuyt, 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! Je ne vois pas pourquoi on devrait renoncer à l'exécution d'une décision de justice lorsque 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-Capitale que pour lever l'obstacle du chantage des partenaires flamands de la majorité régionale, nous sommes prêts au Parlement régional à voter avec eux la décision de faire exécuter l'arrêt de la cour d'appel du 9 juin 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.

01.28 Marie Nagy (ECOLO): (...)

01.29 Olivier Maingain (MR): Deuxièmement, je dis très clairement au ministre qu'on ne mettra pas à profit cet arrêt, dont il reconnaît lui-même toutes les faiblesses juridiques, pour tenter de consacrer par la loi les faiblesses juridiques de l'arrêt – que les choses soient claires entre nous – sous peine d'avoir un sérieux problème au sein de la majorité gouvernementale fédérale!

C'est peut-être cela que vous vouliez entendre, madame Nagy. Les choses sont ainsi dites de manière anticipée.

Monsieur le ministre, vous n'allez pas nous faire croire que cet arrêt-ci est plus social et donc plus respectable que d'autres arrêts des chambres de la cour d'appel! Il ne consacre pas plus de meilleurs principes juridiques que les autres arrêts de la cour d'appel. Je dis cela pour que tout un chacun comprenne bien ce que pourrait être un processus législatif après que la Cour de cassation se soit prononcée sur l'ensemble des arrêts. Nous serons ainsi juridiquement utilement conseillés par un arrêt de la Cour de cassation sur la base de tous les pourvois qui doivent être déposés. J'attends en effet que le gouvernement fédéral aille en cassation contre cet arrêt comme il est allé en cassation contre les précédents arrêts!

Troisièmement, la sécurité est le premier critère qui doit être appliqué pour établir un plan de répartition équitable. Je reprends les termes de l'accord gouvernemental fédéral: la sécurité, la densité de la population, le cadastre du bruit que nous n'avons toujours pas. Nous savons ce que nous devons penser de la sécurité juridique. Nous avons eu les témoignages des pilotes et de Belgocontrol qui récemment encore rappelaient la corrélation entre le plan de dispersion actuel et les menaces en termes de sécurité quant à l'utilisation des pistes.

Je renvoie pour cela aux déclarations récentes du responsable de Belgocontrol ayant compétence en la matière. Nous connaissons donc les critères à prendre en compte.

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

01.29 Olivier Maingain (MR):

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
Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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 Grootte
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 waarin beide gewesten hun evenredig deel van de hinder op zich nemen.”

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 Grootte
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 duquel les deux régions assument une part proportionnée de nuisances.”

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Pieter De Crem en Patrick De Grootte 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 Grootte
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.”

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par MM. Pieter De Crem et Patrick De Grootte 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 Grootte
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'arrêté 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.”

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 Grootte

en het antwoord van de minister van Mobiliteit,

vraagt de regering

- het bestaande plan voor de spreiding 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 spreiding 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 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 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 Grootte

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 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."

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.

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.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

La réunion publique de commission est levée à 14.49 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.49 uur.