

## BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1999-2000

2 MEI 2000

### VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**met het oog op het organiseren van  
overleg tussen de federale en de  
gewestelijke overheden om de  
hinder en de gevaren van het  
luchtverkeer te voorkomen en  
te verminderen**

(ingediend door mevrouw Béatrice FRAITEUR,  
de heren François ROELANTS du VIVIER en  
Willem DRAPS) (F)

### VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie voor  
Leefmilieu, Natuurbehoud  
en Waterbeleid

door mevrouw Isabelle GELAS  
en mevrouw Geneviève MEUNIER (F)

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : De heren Jean-Jacques Boelpaep, Stéphane de Lobkowicz, mevr. Isabelle Gelas, de heren François Roelants du Vivier, Alain Adriaens, mevr. Dominique Braeckman, mevr. Geneviève Meunier, de heren Mohamed Azzouzi, Michel Mook, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Adelheid Byttebier.
2. Plaatsvervangers : De heer Yaron Pesztat, mevr. Michèle Carthé, de heer Willy Decourty.
3. Andere leden : De heren Serge de Patoul, Mahfoudh Romdhani.

Zie:

Stuk van de Raad:  
A-27/1 – G.Z. 1999 : Voorstel van resolutie.

## CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1999-2000

2 MAI 2000

### PROPOSITION DE RESOLUTION

**en vue de l'élaboration d'une  
concertation entre entités  
fédérale et régionales afin de  
prévenir et de réduire les  
nuisances et dangers liés  
au trafic aérien**

(déposée par Mme Béatrice FRAITEUR,  
MM. François ROELANTS du VIVIER et  
Willem DRAPS) (F)

### RAPPORT

fait au nom de la Commission de  
l'Environnement, de la Conservation  
de la nature et de la Politique de l'eau

par Mmes Isabelle GELAS  
et Geneviève MEUNIER (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Jean-Jacques Boelpaep, Stéphane de Lobkowicz, Mme Isabelle Gelas, MM François Roelants du Vivier, Alain Adriaens, Mmes Dominique Braeckman, Geneviève Meunier, MM. Mohamed Azzouzi, Michel Mook, Mmes Béatrice Fraiteur, Adelheid Byttebier.
2. Membres suppléants : M. Yaron Pesztat, Mme Michèle Carthé, M. Willy Decourty.
3. Autres membres : MM. Serge de Patoul, Mahfoudh Romdhani

Voir:

Document du Conseil:  
A-274 – S.O. 1999 : Proposition de résolution.

## 1. Uiteenzetting van de indiener

Mevrouw Béatrice Fraiteur herinnert eraan dat zij dit voorstel van resolutie met het oog op het organiseren van overleg tussen de federale en de gewestelijke overheden om de hinder en de gevaren van het luchtverkeer te voorkomen en te verminderen, tijdens de vorige zittingsperiode ingediend heeft.

Aan het begin van deze zittingsperiode heeft mevrouw Béatrice Fraiteur haar voorstel van resolutie opnieuw ingediend. De actualiteit sterkt haar in haar standpunt dat zij in dit dossier ingenomen heeft. Zij is er steeds van uitgegaan dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een belangrijke rol diende te spelen, gelet op de hinder die het Gewest ondervindt.

Het is niet logisch en niet aanvaardbaar dat een Gewest zonder meer moet verdragen dat een luchthaven gelegen op het grondgebied van een ander Gewest steeds erger wordende hinder veroorzaakt.

Toen de indiener in 1998 dit voorstel van resolutie indiende, onderstreepte die tal van aspecten gaande van de geluidshinder tot de onveiligheid voor de inwoners van het Gewest dat het meest af te rekenen heeft met overvliegende vliegtuigen.

Het is duidelijk dat de bewoners van het Gewest, in het bijzonder in het oosten en het noorden, sterke geluidshinder ondervinden van de luchthaven van Brussel-Nationaal. Men mag ook de vergissing niet begaan om geen rekening te houden met de veiligheid: gelet op de geografische ligging van de luchthaven en op het feit dat de beheerders wensen dat het aantal vliegtuigen dat landt en opstijgt sterk zou stijgen, worden de risico's van ongelukken groter.

De leden van de commissie weten ook dat bepaalde sterk verstedelijkte gebieden veel minder overvlogen moeten worden indien er aangepaste procedures voor het landen en opstijgen gevolgd worden.

Na de staats hervorming is de verdeling van de bevoegdheden in deze aangelegenheid duidelijk: de Gewesten zijn bevoegd voor de strijd tegen de geluidshinder.

Het blijkt echter dat er nooit overleg gepleegd is en dat er vandaag nog steeds geen is, hoewel dezelfde meerderheden op alle gezagsniveaus vertegenwoordigd zijn.

Mevrouw Béatrice Fraiteur vond het dus nodig om, zowel om juridische als om praktische redenen, alle betrokken overheden rond de tafel te brengen, om regels op te stellen met betrekking tot het verbod van overvlucht, de vluchtschema's voor het luchtverkeer, de heffingen op grond van criteria in verband met het geluidsniveau, de afbakening van luchtcorridors en de uren van de vluchten die moeten worden vastgesteld op grond van objectieve criteria zoals de bevolkingsdichtheid in de gebieden waarover gevlogen wordt.

## 1. Exposé de l'auteur

Mme Béatrice Fraiteur rappelle que, sous l'ancienne législature, elle avait déposé cette proposition de résolution en vue de l'élaboration d'une concertation entre entités fédérale et régionales afin de prévenir et de réduire les nuisances et dangers liés au trafic aérien.

Au début de cette législature-ci, Mme Béatrice Fraiteur a redéposé sa proposition de résolution. L'actualité récente ne peut que confirmer sa position dans ce dossier pour lequel elle a toujours considéré que la Région de Bruxelles-Capitale devait jouer un rôle important, étant donné l'impact des nuisances sur la Région bruxelloise.

Il n'est ni logique ni acceptable qu'une Région subisse sans réaction des nuisances toujours plus intolérables en provenance d'un aéroport installé dans une autre Région.

Au moment du dépôt de cette proposition de résolution en 1998 l'auteur mettait en avant de nombreux aspects allant des nuisances acoustiques à l'insécurité pour les habitants de la Région principalement survolée.

Il ne peut être ignoré que les habitants de la Région, en particulier de l'Est et du Nord, subissent des nuisances acoustiques conséquentes en provenance de l'aéroport de Bruxelles-National. D'autre part, on commettrait une erreur en gommant de notre esprit l'aspect sécuritaire : vu la situation géographique de l'aéroport et le souhait des gestionnaires de celui-ci de majorer, de manière pour le moins considérable, la fréquence des décollages et atterrissages, les risques d'accident sont majeurs.

Les commissaires savent également que techniquement des procédures adaptées d'atterrissage et de décollage permettent de réduire de manière drastique le survol de certaines zones fortement urbanisées.

Connaissant la répartition des compétences suite à la régionalisation, il paraît incontestable que la compétence des Régions est claire et explicite en matière de bruit.

Or, de concertation, il semble qu'il n'y en avait pas et qu'il n'y en a pas davantage aujourd'hui, alors que les majorités sont semblables à tous les niveaux de pouvoir.

Mme Béatrice Fraiteur estimait donc que tant pour des raisons juridiques que pratiques, il fallait mettre autour de la table, l'ensemble des pouvoirs concernés afin de déboucher sur des normes régissant les interdictions de survol, les horaires du trafic aérien et les redevances en fonction de critères acoustiques, veillant à la délimitation des couloirs aériens et des horaires de vol au départ de critères objectifs telle la densité de population dans la Région survolée.

Minister Didier Gosuin heeft in mei het besluit goedgekeurd dat ertoe strekt de geluidshinder te bestrijden. Mevrouw Béatrice Fraiteur heeft dit initiatief alleen maar kunnen toejuichen. Zij had wel gewenst dat over dit besluit overleg gepleegd zou worden tussen de federale overheid en het Vlaamse Gewest; spijtig genoeg is dit niet het geval geweest.

Het besluit van minister Isabelle Durant is een publicitaire stunt gebleken. In het begin beweerde de minister dat zij dringend moest optreden zonder voorafgaand overleg, gelet op de laattijdige verdeling van de bevoegdheden (tijdens de Ministerraad van 23 december 1999) en de deadline van 1 januari 2000 bepaald in het beheerscontract. Vandaag beweert zij in dezelfde kranten dat zij in werkelijkheid reeds verschillende weken met dit dossier bezig was.

Mevrouw Béatrice Fraiteur hecht meer geloof aan de tweede versie, wat het gebrek aan overleg met de sector en de Gewesten nog betreurenswaardiger maakt.

Mevrouw Béatrice Fraiteur herhaalt dat zij in het voorstel van resolutie de volgende punten verdedigt:

1. de federale regering moet actiever streven naar een zeer strikte Europese regelgeving inzake geluidshinder en nachtvluchten, om delocalisaties te voorkomen;
2. er moet dringend overleg gepleegd worden:
  - a) met alle betrokken instanties (ministers/BIAC/federale overheid/Gewesten/burgerverenigingen) met het oog op een algemeen luchthavenbeleid dat rekening houdt met de economische ontwikkeling, werkgelegenheid en leefmilieu; het luchtverkeer kan anders geregeld worden zonder dat de werkgelegenheid bedreigd wordt, door:
    - te zorgen voor een specialisatie van de luchthavens;
    - het geluid sterk te verminderen;
    - de complementariteit van de verschillende vervoermodi te verbeteren en door het gebruik van de hogesnelheidstrein te bevorderen voor de korte en middellange afstanden;
  - b) met de naburige luchthavens met het oog op een gemeenschappelijke regelgeving; men moet rekening houden met het beleid van de buurlanden;
  - c) over het feit dat het opzetten van een beleidsplan voor de strijd tegen de geluidshinder die de burgers onderkennen, niet enkel verband houdt met de luchthavenactiviteiten.

Lorsque le ministre Didier Gosuin a adopté en mai dernier son arrêté visant à lutter contre le bruit, Mme Béatrice Fraiteur n'a pu qu'approuver ce geste. Elle avait souhaité que cet arrêté fasse l'objet d'une concertation avec le Fédéral et la Région flamande. Malheureusement, tel ne fut pas le cas.

L'arrêté de la ministre Isabelle Durant est apparu comme un grand coup de publicité. Il est d'ailleurs symptomatique de relever que, si la ministre affirmait au départ qu'elle avait été contrainte d'agir dans l'urgence, sans concertation préalable, compte tenu de la répartition tardive des compétences (lors du Conseil des ministres du 23 décembre 1999) et de la date fatidique du 1er janvier 2000 prévue dans le contrat de gestion, aujourd'hui elle soutient dans les mêmes journaux qu'elle travaillait en réalité depuis plusieurs longues semaines sur le dossier.

Mme Béatrice Fraiteur aurait tendance à croire davantage la seconde version, ce qui rend d'autant plus regrettable l'absence de concertation avec les opérateurs du secteur et les Régions.

Mme Béatrice Fraiteur répète que dans la proposition de résolution, elle plaide pour :

1. l'intensification des efforts du gouvernement fédéral afin d'arriver à une réglementation européenne très stricte en matière de nuisances du bruit et de vols de nuit, ce qui éviterait les délocalisations ;
2. le lancement urgent d'une réelle concertation :
  - a) avec tous les milieux concernés (ministers/BIAC/Fédéral/Régions/associations de citoyens) pour une politique aéroportuaire globale et intégrée qui combine développement économique, emploi et environnement; on peut restructurer le trafic aérien positivement sans mettre à mal l'emploi en :
    - spécialisant les aéroports;
    - réduisant drastiquement le bruit;
    - renforçant l'intermodalité des différents modes de transport et en incitant à l'utilisation du train rapide pour les trajets de courte et moyenne distance
  - b) avec les aéroports voisins pour arriver à des règles communes. On ne peut ignorer les stratégies des pays voisins;
  - c) l'organisation plus générale d'un plan politique de lutte contre le bruit qui touche les citoyens ne provient pas uniquement des activités aéroportuaires.

Volgens mevrouw Béatrice Fraiteur staan wij vandaag voor een belangrijke keuze. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is immers in staat om zijn besluit over de geluidshinder door vliegtuigen te doen toepassen en de normen van 65 decibel en 60 decibel te doen naleven (indien de meetapparaten ten minste geijkt zijn), aangezien de Raad van State het beroep tot schorsing, dat zes luchthavenmaatschappijen ingediend hebben, verworpen heeft. Deze regelgeving zou dus haar vruchten kunnen afwerpen indien ze strikt maar in fasen toegepast wordt.

Het probleem wordt daarmee nog niet volledig en definitief opgelost. Mevrouw Béatrice Fraiteur vraagt dan ook dat dit voorstel van resolutie, ingediend in 1998, goedgekeurd wordt; het voorstel kan eventueel geamendeerd worden om het aan de actualiteit aan te passen. Het overleg met de andere instanties wordt iedere dag dringender.

Men mag immers niet uit het oog verliezen dat het niet de bedoeling is om alle arbeidsplaatsen te doen verdwijnen die verbonden zijn aan de exploitatie van de luchthaven gedurende de nacht. De strikte toepassing van het besluit van minister Isabelle Durant zou de bedrijven die nachtvluchten uitvoeren in een zeer moeilijke situatie brengen, en zou de inwoners bovendien maar een korte nacht van vier uur gunnen.

Mevrouw Béatrice Fraiteur kan ook niet zomaar het huidige voorstel aanvaarden om piste 25L (zelfs piste 25G) met bijna één kilometer te verlengen; de enige bedoeling daarvan is het aantal vluchtbewegingen per uur te verhogen.

Een dergelijke verhoging heeft trouwens meer te maken met groothedswaanzin dan met een gezond beheer. Zij herinnert eraan dat er op 14 oktober 2.024 bewegingen in Brussel-Nationaal op één dag plaatsgevonden hebben. Alle records werden daarbij gebroken. In 1998 waren er 552.907 bewegingen, in 1999 is dit cijfer tot boven de 600.000 gestegen, dit is een stijging met bijna 9,5%. Tijdens de spitsuren gedurende de zomer zijn er pieken van 70 tot 80 bewegingen per uur, dit betekent meer dan één per minuut.

Er moeten dus tal van problemen opgelost worden:

- nachtvluchten;
- quota geluidshinder;
- vergoeding van de buurtbewoners, oprichting van een fonds om subsidies toe te kennen voor de geluidsisolatie in bepaalde gebieden;
- hervorming van de statuten van de maatschappij BIAC met het oog op een grotere transparantie;
- ...

Op lange termijn kan er geen enkele goede oplossing gevonden worden, indien men niet iedereen rond de tafel brengt om een echt overleg te voeren. Dat is de enige doelstelling die in dit voorstel van resolutie sinds twee jaar nagestreefd wordt.

Selon Mme Béatrice Fraiteur on se trouve aujourd'hui à la croisée des chemins. En effet, la Région de Bruxelles-Capitale est en mesure de faire appliquer son arrêté sur le bruit des avions et de faire respecter les normes de 65 décibels et 60 décibels (si du moins les appareils de mesure ont été étalonnés), étant donné que le Conseil d'Etat a refusé le recours en suspension introduit par six compagnies aériennes. Cette réglementation pourrait donc être productive si elle était appliquée de manière stricte mais graduée.

Elle ne règle toutefois pas le problème de manière globale et définitive. C'est pourquoi, Mme Béatrice Fraiteur sollicite l'approbation de cette proposition de résolution, déposée en 1998, éventuellement amendée en vue de l'actualiser. Une concertation avec les autres instances s'impose chaque jour avec plus d'acuité.

Il ne faut en effet pas perdre de vue que l'objectif n'est point de supprimer tous les emplois créés par l'exploitation de l'aéroport durant la nuit. Or, l'application stricte de l'arrêté de la ministre Isabelle Durant entraînerait une situation manifestement peu gérable pour les entreprises effectuant des vols de nuit, tout en ne permettant pas aux habitants de dormir plus qu'une petite nuit de quatre heures.

Mme Béatrice Fraiteur ne peut davantage accepter sans réagir l'actuelle proposition d'allongement de près d'un kilomètre de la piste 25L (voire la piste 25G) dont l'objectif est uniquement de permettre un accroissement du nombre de mouvements par heure.

Pareille augmentation relève d'ailleurs plus d'une folie des grandeurs que d'une saine gestion. En effet, pour rappel, le 14 octobre dernier, 2.024 mouvements ont eu lieu à Bruxelles-National en un seul jour. Tous les records ont été battus. En 1998, l'aéroport a connu 552.907 mouvements, en 1999 ce chiffre a dépassé les 600.000, soit une croissance de près de 9,5%. A l'heure de pointe pendant l'été, il y a des pointes de 70 à 80 mouvements par heure c'est-à-dire plus d'un par minute.

Par conséquent, les défis sont nombreux :

- vols de nuit;
- quota bruit;
- indemnisation de riverains, création d'un fonds permettant notamment l'octroi de subsides pour l'isolation acoustique dans certaines zones;
- réforme des statuts de la société BIAC en vue d'une plus grande transparence;
- ...

Aucune solution fiable à long terme ne pourra être dégagée sans se donner la peine de mettre concrètement tout le monde autour de la table pour une réelle concertation. C'est l'unique objectif recherché depuis deux ans par cette proposition de résolution.

## II. Algemene bespreking

De minister wijst erop dat hij reeds meer dan tien jaar het debat over Brussel-Nationaal op gang wil brengen. In 1990 is hij erin geslaagd het punt op de agenda te plaatsen van de Interministeriële Conferentie voor Leefmilieu met de bedoeling het overleg te starten en een werkgroep op te richten.

De minister wijst erop dat hij ten gronde geen enkel bezwaar maakt. Hij vraagt zich enkel af of dit voorstel van resolutie op het geschikte moment komt. Ofwel komt dit voorstel van resolutie te laat omdat het overleg reeds begonnen is ofwel komt het te vroeg omdat de federale regering er zich toe verbonden heeft voorstellen te bezorgen waarover haar federale werkgroep voor 11 februari een akkoord bereikt zou hebben. De minister wil zich niet mengen in de parlementaire werkzaamheden, maar hij denkt dat het beter is daarop te wachten.

Hij wijst er ook op dat hij zeer binnenkort over dit punt gesprekken zal voeren met een lid van de federale regering.

Tot nu toe beschikt enkel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over een besluit. De gewestelijke overheid heeft alle gesprekspartners ontmoet, ook Belgocontrol en BIAC.

Indien de federale werkgroep een duurzame oplossing vindt, zal volgens de minister in dat geval het besluit doel-100s worden. In het tegenovergestelde geval heeft men nog tijd om iets te ondernemen.

Mevrouw Béatrice Fraiteur meent dat de regering sterker zou staan in de onderhandelingen, indien zij gesteund zou worden door een resolutie van haar Parlement.

Zij vindt het zeer belangrijk dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest steeds betrokken blijft.

De heer Alain Adriaens wijst erop dat de situatie sinds de indiening van dit voorstel van resolutie in juni 1998 veranderd is. Toen werd het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geconfronteerd met immobilisme en was het echt nodig dat er blijvend gezocht werd naar overleg.

Vandaag is het debat opnieuw op gang gekomen dankzij het ontwerp van besluit van Isabelle Durant.

Aangezien de federale werkgroep intensief bezig is met dit probleem, zijn bepaalde formuleringen in het voorstel van resolutie achterhaald.

De heer Alain Adriaens stelt vast dat het overleg tussen de federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volop aan de gang is, maar dat het overleg tussen de drie Gewesten niet versnelt. Het zou echter beter zijn de wet-

## II. Discussion générale

Le ministre informe que depuis plus de dix ans il essaie d'ouvrir le débat sur Bruxelles-National. En 1990, il a réussi à mettre le point à l'ordre du jour de la Conférence interministérielle de l'environnement en vue d'entamer la concertation et la mise sur pied d'un groupe de travail.

Le ministre signale que sur le fond il ne rencontre aucun problème. Seule la question de l'opportunité de cette proposition de résolution se pose. Cette proposition de résolution arrive soit trop tard parce que la concertation est entamée soit trop tôt parce que le gouvernement fédéral s'est engagé à fournir une ébauche de solutions à laquelle serait parvenu son groupe de travail fédéral pour le 11 février. Sans vouloir diriger le travail parlementaire, le ministre pense qu'il serait judicieux d'attendre ce moment-là.

Il signale, par ailleurs, qu'il a tout prochainement une rencontre sur ce point avec un membre du gouvernement fédéral.

Jusqu'à présent, seule la Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un arrêté. Les autorités régionales ont rencontré l'ensemble des acteurs, y compris Belgocontrol et BIAC.

Si le groupe de travail fédéral aboutit à une solution durable, le ministre signale que dans ce cas son arrêté sera caduc. Dans le cas contraire, il sera encore temps d'agir.

Mme Béatrice Fraiteur estime que le gouvernement pourrait être plus fort dans la négociation s'il était soutenu par une résolution de son Parlement.

Il lui semble extrêmement important que la Région de Bruxelles-Capitale soit constamment associée.

M. Alain Adriaens signale que depuis le dépôt de cette proposition de résolution en juin 1998 la situation a changé. A l'époque, la Région de Bruxelles-Capitale était confrontée à l'inertie et il était impérieux de poursuivre la demande de concertation.

Aujourd'hui, le débat est relancé grâce au projet d'arrêté d'Isabelle Durant qu'il convient d'élargir.

Etant donné que la problématique est en pleine ébullition au sein du groupe de travail fédéral, certaines formulations reprises dans la proposition de résolution sont obsolètes.

M. Alain Adriaens constate que, si la concertation entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale est en pleine effervescence, par contre, la concertation entre les trois Régions n'est point accélérée. Il serait pourtant judi-

gevingen op elkaar af te stemmen opdat de Brusselse minister voor leefmilieu er niet van beschuldigd zou worden de geluidshinder op de andere Gewesten af te wentelen (door het NIMBY-principe te volgen). Het overleg met het Waalse Gewest lijkt politiek moeilijk te verlopen.

De minister vraagt zich af of dat niet tot de bevoegdheid van de minister voor verkeer behoort.

De heer Alain Adriaens wijst erop dat de bevoegde minister voor mobiliteit José Daras is; de luchthavens ressembleren echter onder de bevoegdheid van minister Kubla.

De voorzitter zou de interparlementaire werkzaamheden tussen de bureaus van de commissies voor leefmilieu in dit verband opnieuw op gang kunnen brengen.

De heer Alain Adriaens is het eens met de minister. Men moet wachten op de evolutie van het dossier op federaal vlak en vervolgens bepalen wat men nog meer eist.

De heer Stéphane de Lobkowicz is het eveneens eens met het voorwerp van het voorstel van resolutie. Minister Didier Gosuin heeft de discussie over de geluidshinder opnieuw in herinnering gebracht.

Zoals bepaald in de notulen van de vergadering met de voorzitters van de commissies voor leefmilieu van 11 januari, zou dit onderwerp met de verschillende assemblees besproken kunnen worden.

De heer Mohamed Azzouzi vraagt zich af waarom zijn fractie niet gevraagd is om dit voorstel van resolutie mee in te dienen?

Hij meent ook dat het overleg tussen de verschillende gesprekspartners zo snel mogelijk moet gebeuren.

Mevrouw Isabelle Gelas onderstreept dat vooruitgang geboekt moet worden in de besprekingen. Het voorstel is op een goed moment ingediend.

Het kan geamendeerd worden zonder dat aan het oorspronkelijke doel wordt geraakt. Het voorstel van resolutie bepaalt duidelijk waartoe het overleg moet leiden. Het voorstel blijft nuttig. Men moet snel de mogelijke maatregelen treffen.

Mevrouw Béatrice Fraiteur wijst de heer Alain Adriaens erop dat haar voorstel van resolutie in 1998 ingediend is. Zij is niet verantwoordelijk voor het feit dat het voorstel pas twee jaar later op de agenda van de commissie staat.

Haar voorstel van resolutie heeft louter tot doel voor permanent overleg te zorgen. Het kan via amendementen bijgewerkt worden.

cieux d'harmoniser les législations pour que le ministre bruxellois de l'environnement ne soit pas accusé de reporter les nuisances aériennes dans les autres Régions (en adoptant le principe NIMBY). La concertation avec la Région wallonne semble être problématique au point de vue politique.

Le ministre se demande si cela ne relève pas de la responsabilité du ministre des transports.

M. Alain Adriaens signale que le ministre responsable de la mobilité est José Daras ; cependant les aéroports relèvent de la compétence du ministre Kubla.

Le président pourrait relancer le travail interparlementaire entre les bureaux des commissions de l'environnement sur ce point.

M. Alain Adriaens partage le point de vue du ministre. Il faut attendre l'évolution du dossier au niveau fédéral et établir ensuite ce qu'il convient d'exiger en plus.

M. Stéphane de Lobkowicz est également d'accord avec l'objet de la proposition de résolution. Le ministre Didier Gosuin a rappelé l'historique de la discussion de la problématique des nuisances aériennes.

Comme rappelé dans le procès-verbal de la réunion des différents présidents des commissions de l'environnement du 11 janvier dernier, ce sujet pourrait être abordé entre les différentes assemblees.

M. Mohamed Azzouzi se demande pourquoi son groupe n'a pas été associé au dépôt de la proposition de résolution?

Il lui semble par ailleurs que la concertation entre les différents acteurs doit se faire le plus rapidement possible.

Mme Isabelle Gelas insiste sur la nécessité d'avancer dans la discussion. La proposition a été déposée à un moment adéquat.

Elle peut être amendée tout en poursuivant son objectif initial. La proposition de résolution explique clairement à quoi devrait aboutir la concertation. Elle reste utile. Il faut prendre rapidement les dispositions nécessaires.

Mme Béatrice Fraiteur signale, à l'attention de M. Alain Adriaens, que sa proposition de résolution date de 1998. Elle n'est pas responsable du fait qu'elle est à l'ordre du jour de la commission deux ans plus tard.

Sa proposition de résolution n'a pas d'autre objet que d'établir une concertation de manière permanente. Elle peut être actualisée par des amendements.

Mevrouw Béatrice Fraiteur is niet gekant tegen het voorstel van de heer Stéphane de Lobkowicz om de initiatieven van de commissievoorzitter voort te zetten.

Mevrouw Béatrice Fraiteur antwoordt aan de heer Mohamed Azzouzi dat tijdens de vorige zittingsperiode dikwijls contact opgenomen is met de socialistische fractie; deze fractie wou het initiatief niet steunen omdat zij de federale minister voor verkeer geen stokken in de wielen wou steken. Zij heeft de indruk dat Ecolo vandaag een vergelijkbaar standpunt inneemt.

Zij herhaalt dat de minister sterker zou staan indien hij gesteund zou worden door een vraag van het Parlement. De kwestie zal hoe dan ook niet volledig afgehandeld zijn wanneer de werkgroep van de federale overheid haar taak beëindigd zal hebben.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet bij de volledige overlegprocedure betrokken worden.

De heer Alain Adriaens steunt het voorstel van de heer Stéphane de Lobkowicz om de heer François Roelants du Vivier ermee te belasten de voorzitter van het Parlement te vragen om haar collega's over deze kwestie te spreken.

De heer Alain Adriaens zegt aan mevrouw Isabelle Gelas dat het Brussels Parlement zich niet in stilzwijgen gehuld heeft: er is bij eenparigheid een resolutie in de plenaire vergadering aangenomen, waarbij aan de Regering gevraagd wordt om er bij de Europese overheid op aan te dringen om terzake wetgevend op te treden en de nodige initiatieven te nemen opdat alle regeringen aan dezelfde regelgeving onderworpen zouden zijn.

De minister herhaalt dat de Brusselse normen besproken zijn binnen de Interministeriële Conferentie voor Leefmilieu. Er is overleg geweest over het Brussels besluit. Het gaat echter om een ander initiatief dan de pogingen om vergelijkbare maatregelen te laten nemen in de andere Gewesten. Hij meent dat de twee andere Gewesten in dit dossier moeten optreden. Hij wijst erop dat het Vlaamse Gewest zich voor het ogenblik over deze kwestie buigt.

De heer Jean-Jacques Boelpaep erkent dat dit voorstel ofwel te laat ofwel te vroeg komt want de onderhandelingen zijn bezig.

Indien zou blijken dat het overleg tot geen enkel resultaat geleid heeft, zou de bespreking van het voorstel van resolutie van mevrouw Béatrice Fraiteur voortgezet kunnen worden.

De heer Stéphane de Lobkowicz meent dat het voorstel van resolutie van zijn collega op het goede moment komt, vooral omdat hij vindt dat het in een democratie zeer belangrijk is het woord aan de oppositie te geven. Hij vraagt dat het voorstel van resolutie van mevrouw Béatrice

Mme Béatrice Fraiteur ne s'oppose pas à la proposition de M. Stéphane de Lobkowicz d'approfondir les démarches entreprises par le président de la commission.

A M. Mohamed Azzouzi, Mme Béatrice Fraiteur répond que le groupe socialiste a été contacté à moult reprises lors de la précédente législature; il a refusé de rallier la démarche car il ne voulait pas bloquer le ministre fédéral des communications. Il lui semble qu'Ecolo a un peu la même attitude aujourd'hui.

Elle réitère que le ministre serait d'autant plus fort s'il était soutenu par une demande du Parlement. De toute manière, la problématique ne sera pas épuisée lorsque le groupe de travail fédéral aura achevé sa tâche.

Il convient que la Région de Bruxelles-Capitale soit associée à l'entière du processus de concertation,

M. Alain Adriaens approuve la proposition de M. Stéphane de Lobkowicz visant à charger M. François Roelants du Vivier d'introduire une demande auprès de la présidente du Parlement de pouvoir rencontrer ses homologues sur ce point.

M. Alain Adriaens informe Mme Isabelle Gelas que le Parlement bruxellois n'est pas resté silencieux: une résolution a été adoptée à l'unanimité en séance plénière, demandant au gouvernement d'œuvrer pour qu'on légifère au niveau européen en la matière et pour que tous les gouvernements soient soumis aux mêmes règles.

Le ministre répète que les normes bruxelloises ont été débattues au sein de la Conférence interministérielle de l'environnement; il y a eu concertation sur l'arrêté bruxellois. Cependant, il s'agit d'une autre démarche que celle visant à prendre des mesures similaires dans les autres Régions. Il lui semble que dans ce dossier les deux autres Régions doivent agir. Il informe que la Région flamande se penche actuellement sur la problématique.

M. Jean-Jacques Boelpaep reconnaît que cette proposition arrive soit trop tard, soit trop tôt car les tractations sont en cours.

S'il devait s'avérer que la concertation n'a pas porté ses fruits, on pourrait poursuivre la discussion de la proposition de résolution de Mme Béatrice Fraiteur.

M. Stéphane de Lobkowicz estime que la proposition de résolution de sa collègue arrive à l'heure. Et ce, d'autant plus, qu'il lui semble qu'il est très important dans une démocratie de donner la parole à l'opposition. Il souhaite que la proposition de résolution de Mme Béatrice Fraiteur

Fraiteur op de agenda van de volgende commissie geplaatst wordt.

De heer Alain Adriaens herhaalt dat hij geen bezwaar ten gronde heeft, maar dat het nu niet het geschikte moment is.

Mevrouw Béatrice Fraiteur vindt dat de gewestregering gesteund moet worden, want de vaststellingen van het Brusselse Gewestbestuur voor Leefmilieu verschillen van de berekeningswijze van de KUL.

De voorzitter vindt dat zoveel mogelijk steun gezocht moet worden. Hij meent dat de beste werkwijze de oprichting van een werkgroep is om binnen een redelijke termijn een resolutie goed te keuren waar iedereen achter staat en die van nut is voor de gewestregering; daarbij moet rekening gehouden worden met de recente ontwikkelingen en de onderhandelingen die plaatsgevonden hebben.

De werkgroep wordt opgericht en bestaat uit mevrouw Béatrice Fraiteur, de heer Alain Adriaens, mevrouw Isabelle Gelas, de heren Michel Mook, François Roelants du Vivier en mevrouw Adelheid Byttebier.

De minister kan nu niet zeggen of een resolutie van het Parlement al dan niet gelegen komt.

Hij wijst de commissieleden erop dat de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (ICVI) alle werkgroepen coordineert als transversaal overlegorgaan. Bovendien is de ICVI uitgebreid tot de Interministeriële Conferentie voor Leefmilieu. Zij zullen beide binnen ongeveer twee maanden een balans opmaken over de voortgang van de besprekingen van de technische subgroepen en van de verschillende bepalingen van het federale akkoord.

De minister zegt dat er drie technische subgroepen samengesteld zijn.

De eerste technische groep behandelt de doorzichtigheid van de milieuprestaties, de behandeling van de klachten en het actieve beheer van de geluidshinder.

De tweede technische groep behandelt de toegankelijkheid van de luchthaven van Brussel-Nationaal.

De derde groep behandelt de groei en de ontwikkeling van de luchthaven van Brussel-Nationaal, de capaciteitsproblemen, de mogelijke delocalisaties en het Belgische luchthavenbeleid.

De minister zegt ook dat er beslist is dat een vertegenwoordiger per gewest zal deelnemen aan de werkzaamheden van de experts over de procedures.

De minister vindt evenwel dat bepaalde onduidelijke kwesties behandeld moeten worden en dat de niet opgeloste punten aangepakt moeten worden.

soit remise à l'ordre du jour de la prochaine commission.

M. Alain Adriaens réitère qu'il n'a pas d'objection sur le fond mais que le moment n'est pas des plus opportuns.

Mme Béatrice Fraiteur estime qu'il convient d'appuyer le gouvernement régional, car les constats effectués par l'administration régionale bruxelloise de l'environnement diffèrent des méthodes de calcul de la KUL.

Le président estime qu'il faut œuvrer dans le plus large consensus possible. Il lui semble que la meilleure méthode de travail est de mettre sur pied un groupe de travail pour aboutir dans un délai raisonnable à une résolution consensuelle et utile au gouvernement régional, tenant compte des évolutions et des négociations qui ont eu lieu.

Le groupe de travail est mis sur pied et constitué de Mme Béatrice Fraiteur, M. Alain Adriaens, Mme Isabelle Gelas, MM. Michel Mook, François Roelants du Vivier et Mme Adelheid Byttebier.

Le ministre ne peut s'exprimer sur l'opportunité ou non d'une résolution du Parlement à ce stade-ci.

Il informe les commissaires que la Conférence interministerielle de l'infrastructure et du transport (CIMIT) coordonne l'ensemble des groupes de travail en tant qu'organe de concertation transversal. De plus, la CIMIT a été élargie à la Conférence interministerielle de l'environnement (CIE) et elles feront le point tous les deux mois environ sur l'état d'avancement des discussions des sous-groupes techniques et des différentes dispositions de l'accord fédéral.

Le ministre informe que trois sous-groupes techniques ont été constitués.

Le premier groupe technique traite de la transparence des performances environnementales, du traitement des plaintes et de la gestion active du bruit.

Le second groupe technique traite de l'accessibilité de l'aéroport de Bruxelles-National.

Enfin, le troisième traite de la croissance et du développement de l'aéroport de Bruxelles-National, des problèmes de capacité et perspectives de délocalisation et de la politique aéroportuaire de la Belgique.

Le ministre signale également qu'il a été décidé qu'un représentant de chaque région serait associé aux travaux du groupe d'experts sur les procédures.

Le ministre estime cependant qu'il faut mettre l'accent sur certaines zones d'ombres et avoir l'objectivité de reconnaître les points qui n'ont pas encore été résolus.



Hij vindt dat men ervoor moet ijveren dat men erkent dat in Brussel niet 40.000 buurtbewoners last ondervinden van de geluidshinder van vliegtuigen van Brussel-Nationaal, maar wel ten minste 200.000 buurtbewoners, zoals blijkt uit onderzoek van de administratie.

De minister wijst ook op het probleem van de informatieverstrekking en het gebrek aan duidelijkheid in de verstrekte informatie, met als gevolg dat de gegevens niet correct behandeld kunnen worden.

De minister zegt dat alle processen-verbaal die door zijn bestuur opgesteld worden systematisch aan alle luchthavenmaatschappijen toegestuurd worden om er zeker van te zijn dat de maatschappij die de inbreuk gepleegd heeft gestraft wordt.

De minister onderstreept ook dat in de huidige stand van de onderhandelingen niets gezegd wordt over de geluidshinder van het luchtverkeer overdag; enkel de geluidshinder 's nachts is in het akkoord van de federale overheid aan bod gekomen.

De minister wijst erop dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet het strengst optreedt ter bestraffing van geluidshinder door luchtverkeer. Men mag niet vergeten dat Sabena in 1999 1.900.000 Franse frank heeft moeten betalen, omdat de maatschappij de wetgeving inzake geluidshinder overtreden had op de luchthaven van Roissy. De minister onderstreept dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen voortrekkersrol of revolutionaire rol ter zake speelt: de geluidshinder overdag wordt in andere Europese luchthavens en buiten het continent ook aan regels onderworpen.

De Brusselse minister voor leefmilieu vindt dat het van essentieel belang is om over een pro-actief instrument van "noise management" te beschikken, te weten een plaats waar mensen hun beklag kunnen maken over geluidshinder.

Het is ook onontbeerlijk dat een fonds opgericht wordt ter vergoeding van de buurtbewoners; de gewesten moeten bij het beheer van dit fonds betrokken worden en het moet gezamenlijk beheerd worden door de instellingen die er rechtstreeks bij betrokken zijn.

Minister Gosuin onderstreept tot slot dat het de Brusselse regering verheugt dat de federale regering een dergelijk standpunt ingenomen heeft, ook al voldoet het niet op alle punten en zijn er bepaalde problemen niet aan bod gekomen.

Het verheugt de regering ook dat er een dialoog tot stand gekomen is en dat men bereid is werkgroepen met experts op te richten.

De minister vindt evenwel dat de strijd nog niet gestreden is; zijn kabinet wordt wel zoals het hoort bij de ver-

Il estime personnellement que pour Bruxelles, il faut obtenir qu'on reconnaisse non pas que 40.000 riverains subissent des nuisances sonores dues aux avions à Bruxelles-National, mais au moins 200.000 riverains, selon les études de l'administration.

Le ministre souligne également le problème de transparence des informations et le manque de précisions dans les informations fournies, qui ne permettent pas de traiter correctement les données.

Le ministre informe que tous les procès-verbaux, qui sont dressés par son Administration, sont systématiquement envoyés à toutes les compagnies aériennes pour être sûr de sanctionner celles qui ont commis l'infraction.

Le ministre souligne également qu'au stade actuel des négociations, rien n'a été prévu sur les nuisances diurnes dues au trafic aérien; seul le problème de la pollution nocturne a été abordé dans l'accord au niveau fédéral.

Le ministre relève que la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas la plus sévère en matière de sanctions pour nuisances sonores dues aux avions. Il faut savoir qu'en 1999, la Sabena a dû payer 1.900.000 francs français pour infraction à la législation en matière de nuisances sonores à l'aéroport de Roissy. Et de souligner que la Région de Bruxelles-Capitale n'est ni pionnière, ni révolutionnaire en la matière: les nuisances sonores diurnes sont prises en compte dans d'autres aéroports européens et en dehors du continent.

Le ministre de l'environnement bruxellois estime qu'il est essentiel d'avoir un outil proactif de "noise management", un lieu où les personnes peuvent faire état des nuisances acoustiques subies.

Il est également indispensable de prévoir concrètement la mise sur pied du fonds d'indemnisation des riverains, opération à laquelle les régions doivent être associées au niveau de la gestion qui doit se faire en cogestion par les instituts les plus directement concernés.

En conclusion, le ministre Gosuin tient à souligner que le gouvernement bruxellois se réjouit de la prise de position du gouvernement fédéral, même si celle-ci contient encore des faiblesses et des non-dits.

Le gouvernement se réjouit également de l'instauration du dialogue et de la volonté de mettre en place des groupes de travail d'experts.

Le ministre estime toutefois que le combat reste à mener sur différents points; si son cabinet est associé correcte-

schillende werkgroepen betrokken, maar zijn medewerkers zullen er toch voor blijven ijveren dat Brussel met één stem spreekt.

De voorzitter zegt dat er voldoende materiaal voorhanden is om een kleine groep te laten werken aan een voorstel waar iedereen achterstaat en dat aan de commissie voorgelegd kan worden. Hij vraagt dat een medewerker van de minister aan de werkzaamheden zou deelnemen.

De heer Adriaens stelt vast dat er sinds 1998, het jaar waarin zijn voorstel van resolutie in de commissie besproken werd, vooruitgang geboekt is. Men kan niet meer zeggen dat de federale regering geen initiatief neemt en geen dialoog wil aangaan.

Hij vindt evenwel dat het nuttig is het voorstel van resolutie met de nodige amendementen aan te nemen om akte te nemen van de beloften van de federale overheid en druk uit te oefenen om de onduidelijke punten in dit dossier verder te behandelen.

Het nieuwe voorstel van resolutie zal de slechte wil van de luchthavenmaatschappijen in de verf moeten zetten; die maatschappijen melden tot nu toe enkel de uren waarop de vliegtuigen de loodsen verlaten maar niet de uren van opstijgen.

De volksvertegenwoordiger vindt dat het debat om die reden nog niet gesloten is. In een latere fase zal men zich ook moeten bezighouden met de geluidshinder overdag. Het voorstel van resolutie van de Brusselse assemblee zou de verschillende regeringen in staat moeten stellen om de beloften van de federale overheid binnen zes maanden uit te voeren.

Mevrouw Béatrice Fraiteur, de eerste ondertekenaar van het voorstel van resolutie, vindt dat het voorstel aangepast moet worden. Zij vindt, na de uitleg van de minister, dat het voorstel zeker zin heeft.

Een voorstel van resolutie dat de steun krijgt van alle democratische fracties, kan alleen maar bijdragen tot de vermindering van de hinder voor de buurtbewoners.

### III. Bespreking in de werkgroep

De voorzitter stelt voor de bespreking aan te vatten vanaf het voorstel van amendement, dat het oorspronkelijke voorstel van resolutie volledig vervangt (zie bijlage 1 – synthese van de voorstellen van mevrouw Béatrice Fraiteur en de heer Alain Adriaens).

De werkgroep stemt met dit voorstel in.

ment aux différents groupes de travail, ses collaborateurs ne manqueront pas de travailler pour que Bruxelles parle d'une seule et même voix.

Le président signale que les matériaux existent pour travailler en groupe restreint en vue d'élaborer une proposition consensuelle à la commission. Il invite un collaborateur du ministre à participer aux travaux.

M. Alain Adriaens constate que depuis 1998, date à laquelle sa proposition de résolution avait été discutée en commission, des pas ont été faits. On ne peut plus parler de manque d'initiatives et de dialogue de la part du gouvernement fédéral.

Il estime cependant qu'il est utile d'adopter la proposition de résolution en l'amendant pour enregistrer les promesses au niveau fédéral et mettre la pression pour faire avancer le dossier sur les points qui demeurent sombres.

La nouvelle proposition de résolution devra faire référence à la mauvaise volonté des opérateurs aériens, qui, jusqu'à présent, ne fournissent que les heures de sortie des hangars et pas les heures de décollage des avions.

Le député estime que pour cette raison-là notamment le débat n'est pas clos. Dans une étape ultérieure, il faudra également se préoccuper du bruit diurne. La proposition de résolution de l'Assemblée bruxelloise devrait permettre aux différents gouvernements de concrétiser les promesses faites au niveau fédéral dans les six mois.

Mme Béatrice Fraiteur, primo-signataire de la proposition de résolution, estime que la proposition doit être réactualisée. Cependant, après les explications du ministre, il lui semble que sa proposition a tout son sens.

Une proposition de résolution consensuelle cosignée par tous les groupes démocratiques ne peut que favoriser la diminution des nuisances pour les riverains.

### III. Examen en groupe de travail

Le président suggère d'entamer la discussion à partir de la proposition d'amendement qui remplacera l'entière de la proposition de résolution initiale (voir annexe 1 – synthèse des propositions de Mme Béatrice Fraiteur et M. Alain Adriaens).

Le groupe de travail accepte cette proposition.

### Bespreking van de consideransen en van het bepalend gedeelte

#### *Opschrift*

De heer François Roelants du Vivier stelt voor het opschrift te wijzigen, omdat het overleg tussen de instellingen begonnen is. Hij stelt voor het opschrift door de volgende tekst te vervangen:

“Voorstel van resolutie met het oog op de voortzetting van het overleg tussen de federale en de gewestelijke overheid om de hinder en de gevaren van het luchtverkeer te voorkomen en te verminderen”.

De heer Willy Decourty stelt een taalcorrectie voor in de eerste zin (in de Franse tekst). Hij stelt voor “que s’agissant de la” te vervangen door de woorden “qu’en matière de”.

Dit amendement wordt door de commissieleden aangenomen.

Mevrouw Béatrice Fraiteur stelt voor in het eerste streepje van de eerste considerans de woorden “met name” toe te voegen tussen het woord “geluidshinder” en de woorden “tot de bevoegdheid”.

De commissieleden vinden het niet nodig een begrip te preciseren dat iedereen kent.

Mevrouw Béatrice Fraiteur stelt voor aan het slot van dit eerste streepje van de eerste considerans de volgende bepaling toe te voegen:

“Overeenkomstig artikel 16, § 1, II, 1<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen; in het kader van deze bevoegdheid werd de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving goedgekeurd en werd het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer uitgevaardigd. Het is trouwens veelzeggend dat de Raad van State in zijn arresten nr. 84.705 en nr. 84.706 van 17 januari 2000 geoordeeld heeft dat het Gewest zijn bevoegdheid redelijk en evenredig uitgeoefend heeft en geen ernstig nadeel berokkend heeft aan de maatschappijen die de luchthaven van Zaventem gebruiken.”

De heer Alain Adriaens vindt dat deze laatste zin eerder een verantwoording van het amendement is dan een essentiële bepaling in de consideransen.

De leden van de commissie stemmen ermee in om de laatste zin in het verslag op te nemen en die niet in de consideransen te vermelden; de luchthaven zal in de tekst “Brussel-Nationaal” genoemd worden.

### Discussion des considérants et du dispositif

#### *Intitulé*

M. François Roelants du Vivier propose de revoir le titre, étant donné que la concertation est entamée de manière institutionnelle. Il suggère de remplacer le titre par le dispositif suivant :

“Proposition de résolution en vue de la poursuite de la concertation entre entités fédérale et régionales afin de prévenir et de réduire les nuisances et dangers liés au trafic aérien”.

Dans la première phrase, M. Willy Decourty suggère un amendement linguistique. Il s’agit de remplacer les mots “que s’agissant de la” par les mots “qu’en matière de”.

Cet amendement est accepté par les commissaires.

Mme Béatrice Fraiteur suggère d’insérer au premier tiret du premier considérant le mot “notamment” entre les mots “le bruit est” et “de compétence des Régions”.

Les commissaires n’estiment pas essentiel de préciser une notion connue de tous.

Mme Béatrice Fraiteur propose d’ajouter in fine de ce premier tiret du premier considérant le dispositif suivant:

“conformément à l’article 6, § 1<sup>er</sup>, II, 1<sup>o</sup>” alinéa 1<sup>o</sup> de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 ; cette compétence a été exercée par l’ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain et de l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit des avions. Il est d’ailleurs pertinent de relever que le Conseil d’Etat en ses arrêts n<sup>o</sup> 84.705 et n<sup>o</sup> 84.706 du 17 janvier 2000 a estimé que la Région avait exercé sa compétence de manière raisonnable, proportionnée et sans causer de préjudice grave dans le chef des sociétés utilisant l’aéroport de Zaventem.”

M. Alain Adriaens estime que la dernière phrase est plutôt une justification de la suggestion d’amendement plutôt qu’un dispositif essentiel dans les considérants.

Les commissaires marquent leur accord pour insérer la dernière phrase dans le rapport sans en faire mention dans les considérants et en corrigeant la dénomination de l’aéroport par “Bruxelles-National”.

Op grond van haar eigen voorstellen en die van de heer Alain Adriaens stelt mevrouw Béatrice Fraiteur voor aan het slot van de vierde considerans de volgende bepaling toe te voegen:

“dat uit verschillende metingen van het BIM en na een eerste onderzoek bij de getroffen Brusselse bevolkingsgroepen blijkt dat 2 10.000 Brusselaars geluidshinder ondervinden van het luchtverkeer, van wie 70.000 in zeer grote mate”.

De heer François Roelants du Vivier wil zeker zijn van de cijfers.

Mevrouw Béatrice Fraiteur vraagt zich af of het niet voorzichtiger zou zijn om over 200.000 personen te spreken want zij heeft ook al andere cijfers gehoord.

De adviseur van de minister antwoordt dat de basishypothese voor de berekeningen van het BIM en van de Katholieke Universiteit van Leuven (KUL) verschillend zijn.

De heer Alain Adriaens bevestigt dat de onderzoekers van de KUL uitgaan van een gemiddelde van 50 tot 60 decibel terwijl de ambtenaren van het BIM op basis van geluidspieken werken.

De commissieleden stemmen ermee in om de woorden “210.000 Brusselaars” te vervangen door de woorden “meer dan 200.000 Brusselaars”.

De adviseur van de minister wijst erop dat het kabinet van de Brusselse minister een vergadering gehad heeft met de stad Brussel en dat de inwoners van Neder-over-Heembeek gevraagd hebben dat men niet alleen rekening houdt met de geluidshinder door het luchtverkeer, maar ook met de gevaren verbonden aan het overvliegen van de gasreservoirs van Shell in Neder-over-Heembeek (een vluchtroute bevindt zich boven dit gebied waarvoor een Seveso-plan opgesteld is).

De heer Alain Adriaens vindt dat men over deze risico's moet spreken in de bepaling van punt a) waar sprake is van het schrappen van bepaalde vluchtroutes, in het bijzonder boven dichtbevolkte gebieden.

De commissieleden stemmen daarmee in.

Er wordt voorgesteld om de vijfde considerans te vervangen door wat bepaald wordt in de beslissing van de Ministerraad van de federale Regering van 12 februari 2000. De vijfde considerans wordt als volgt vervangen:

“Gelet op de nota die op 12 februari 2000 door de Ministerraad van de federale Regering is goedgekeurd, waarin met name wordt gepreciseerd dat:

Sur base de ses propres propositions et de celles de M. Alain Adriaens, Mme Béatrice Fraiteur propose d'ajouter in fine du quatrième considérant le dispositif suivant :

“qu'en effet, après plusieurs campagnes de mesures réalisées par l'IBGE, et après une première évaluation des populations bruxelloises touchées, il apparaît aujourd'hui que les nuisances sonores dues au trafic aérien concernent 210.000 Bruxellois dont 70.000 peuvent être considérés comme très gênés.”.

M. François Roelants du Vivier souhaite être certain qu'il s'agit de chiffres exacts.

Mme Béatrice Fraiteur se demande s'il ne serait pas plus prudent de parler de 200.000 personnes parce qu'on entend parler également d'autres chiffres.

La conseillère du ministre précise qu'en effet les hypothèses de base pour les calculs effectués par l'IBGE et par la Katholieke Universiteit van Leuven (KUL) ne sont pas les mêmes.

M. Alain Adriaens confirme que les chercheurs de la KUL travaillent sur une moyenne de 50 ou 60 décibels tandis que les fonctionnaires de l'IBGE suggèrent d'intervenir sur les pics de bruit.

Les commissaires s'accordent de remplacer les mots “210.000 Bruxellois” par les mots “plus de 200.000 Bruxellois”.

La conseillère du ministre signale que le cabinet du ministre bruxellois a eu une réunion avec la ville de Bruxelles et que les habitants de Neder-over-Heembeek ont demandé qu'on considère non pas seulement les gênes acoustiques provoquées par le trafic aérien mais également les dangers liés au survol notamment des réservoirs à gaz Shell à Neder-over-Heembeek (un couloir de vol survole cette zone pour laquelle un plan Seveso a été élaboré).

M. Alain Adriaens estime qu'il faut insérer ces risques au niveau du dispositif dans le petit a) où il est question du supprimer certains couloirs de vol en particulier au-dessus des zones à forte densité de population.

Les commissaires marquent leur accord.

Il est suggéré de remplacer le cinquième considérant par ce qui est précisé dans la décision du Conseil des Ministres, du Gouvernement fédéral du 12 février 2000. Remplacer le cinquième considérant par ce qui suit :

“Considérant la note adoptée en Conseil des Ministres du Gouvernement fédéral en date du 12 février 2000, laquelle précise notamment qu' :

- een groep deskundigen zal worden opgericht om de luchtvaartwetgeving grondig te evalueren in nauwe samenwerking met de Gewesten;
- een overlegcommissie samengesteld uit vertegenwoordigers van alle betrokken partijen zal worden opgericht onder meer om de federale en de gewestelijke overheden te adviseren bij het opzetten van een efficiënt en milieuvriendelijk luchthavenbeleid;
- dringend een permanent overlegorgaan tussen de drie Gewesten moet worden opgericht om een samenhangend beleid voor het hele land te ontwikkelen. Er zal zo snel mogelijk een Interministeriële Conferentie georganiseerd worden.”

De heer Alain Adriaens stelt vast dat dit voorstel geen letterlijke weergave is van de inhoud van de beslissing van de federale ministerraad. Er ontbreekt bijvoorbeeld het klachtenbureau. Hij stelt voor de aanhalingstekens weg te laten omdat het niet om een letterlijk citaat gaat. Hij stemt wel in met deze versie.

De leden van de commissie stemmen ermee in om de eerste zin van het bepalend gedeelte als volgt te wijzigen:

“Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Raad de regering de contacten met de federale regering, de Vlaamse en de Waalse regering voort te zetten en uit te breiden...”. Het gaat er wel degelijk om de begonnen onderhandelingen voort te zetten en ze ook uit te breiden.

De heer Alain Adriaens stelt vast dat dit voorstel van resolutie enkel gericht is tot de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. In andere voorstellen van resolutie hebben de Brusselse parlementsleden zich ook gericht tot andere gezagsniveaus.

Mevrouw Béatrice Fraiteur stelde voor om in de eerste zin van het bepalend gedeelte de woorden “Belgocontrol, BIAC” in te voegen tussen de woorden “de federale regering” en de woorden “de Vlaamse”.

De heer Alain Adriaens vindt dat men duidelijke eisen moet stellen aan deze twee instellingen die niet goed meewerken met de overheid.

Mevrouw Isabelle Gelas en de heer Willy Decourty willen de werkmethode bespreken. Zij vinden dat men de taken van de regering niet te veel in detail moet beschrijven. De regeringen moeten een bepaalde manoeuvreerruimte behouden.

De heer Alain Adriaens stelt voor een derde streepje in te voegen aan het begin van het bepalend gedeelte:

“– de bevoegde instanties, met name Belgocontrol en BIAC, alle gegevens bezorgen die nodig zijn om de

“– un groupe d’experts sera mis en place en vue de procéder à une évaluation approfondie de la législation en matière aéronautique, en y associant de manière étroite les Régions.

– une commission de concertation composée de toutes les parties concernées sera créée afin, notamment, de conseiller les autorités fédérale et régionales quant à une politique aéroportuaire efficace et respectueuse de l’environnement.

– un organe de concertation permanent entre les trois Régions doit être créé de manière urgente afin de développer une politique cohérente à l’échelle de tout le pays. Une Conférence interministérielle sera organisée dans les plus brefs délais.”

M. Alain Adriaens constate que cette proposition ne reprend pas littéralement le contenu de la décision du Conseil des Ministres fédéral ; manque notamment le Bureau de réclamations. Il suggère d’ôter les guillemets car il ne s’agit pas d’une citation littérale. Il marque cependant son accord pour cette version.

Les commissaires s’accordent pour modifier la première phrase du dispositif de la façon suivante :

“Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale engage le gouvernement à poursuivre et intensifier les contacts avec le gouvernement fédéral, ..”. Il s’agit bien de poursuivre les négociations entamées en les intensifiant cependant.

M. Alain Adriaens constate que dans la proposition de résolution on s’adresse uniquement au gouvernement bruxellois. Dans d’autres propositions de résolution, les parlementaires bruxellois se sont également adressés à d’autres niveaux de pouvoir.

Mme Béatrice Fraiteur proposait d’ajouter dans la première phrase du dispositif entre les mots “gouvernement fédéral” et les mots “le gouvernement wallon” les mots “Belgocontrol, BIAC”.

M. Alain Adriaens estime qu’il faut exprimer des exigences bien pointues à l’égard de ces deux organismes qui ne brillent pas par leur collaboration avec les autorités publiques.

Mme Isabelle Gelas et M. Willy Decourty souhaitent aborder la méthodologie de travail. Ils estiment qu’il ne faut pas entrer trop dans les détails des tâches du gouvernement. Il faut que les gouvernements conservent une certaine marge de manoeuvre.

M. Alain Adriaens suggère d’insérer un troisième tiret en début du dispositif de la façon suivante :

“– obtenir des instances compétentes, Belgocontrol et BIAC, toutes les données nécessaires à l’application de

Brusselse wetgeving inzake geluidshinder te kunnen toepassen”.

Mevrouw Béatrice Fraiteur stelt voor om de woorden “met name” in te voegen voor de woorden “Belgocontrol en BIAC”.

Men mag immers niemand uitsluiten. Er kunnen nog andere instanties geraadpleegd worden.

De commissieleden stellen voor om in de vraag tot de regering een vierde streepje toe te voegen, luidend:

“– de opties vervat in de nota van de ministerraad van de federale regering van 12 februari 2000 concreet gestalte krijgen en meer bepaald:

1” dat vertegenwoordigers van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering spoedig deel uitmaken van de groepen van deskundigen opgericht om over te gaan tot een grondige evaluatie van de luchtvaartwetgeving, en van het permanente overlegorgaan tussen de drie Gewesten opgericht om een coherent beleid voor het hele land te voeren;

2” dat dringend een Interministeriële Conferentie tussen de vertegenwoordigers van de drie Gewesten georganiseerd wordt;

De adviseur van de Brusselse minister wijst erop dat in de beslissing van de federale regering bepaald wordt dat de gewesten deelnemen aan de werkgroep. Minister Gosuin is niet uitgenodigd om deel te nemen aan de werkzaamheden van de eerste werkgroep. De adviseur denkt dat dit wel in orde gebracht zal worden.

De Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur zal om de twee maanden een balans maken over de voortgang van de besprekingen van de technische subgroepen en van de verschillende bepalingen van het akkoord.

De heer Alain Adriaens is van mening dat gepreciseerd moet worden dat de Gewesten op alle niveaus vertegenwoordigd moeten zijn, zowel in de groepen van deskundigen als in het transversale overlegorgaan.

De heer François Roelants du Vivier meent dat bepaalde technische groepen aangelegenheden behandelen die niets te maken hebben met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals de groep die zich bezighoudt met de groei en de ontwikkeling van de luchthaven van Brussel-Nationaal.

De heer Alain Adriaens is het daar niet mee eens. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is betrokken bij de groei en de ontwikkeling van de luchthaven van Brussel-Nationaal, die rechtstreekse gevolgen heeft voor het leefmilieu en de mobiliteit.

la législation bruxelloise en matière de nuisances sonores”

Mme Béatrice Fraiteur suggère d’insérer avant les mots “Belgocontrol et BIAC” le mot “notamment”.

On ne peut en effet fermer les portes. D’autres instances pourraient être consultées.

Dans la demande adressée au gouvernement, les commissaires suggèrent d’insérer un quatrième tiret, libellé comme suit :

“– à la concrétisation des options prises dans la note adoptée en Conseil des ministres du gouvernement fédéral en date du 12 février 2000 et plus spécifiquement à :

1” une prompte participation de représentants du gouvernement régional bruxellois au groupe d’experts mis en place pour procéder à une évaluation approfondie de la législation en matière aéronautique ainsi qu’à l’organe de concertation permanent entre les trois Régions créé pour développer une politique cohérente à l’échelle de tout le pays ;

2” l’organisation urgente d’une Conférence interministerielle entre les représentants des trois régions;“.

La conseillère du ministre bruxellois signale que dans la décision du gouvernement fédéral il est prévu que les Régions participent au groupe de travail. Le ministre Gosuin n’a pas été invité à participer au premier groupe de travail. La conseillère pense cependant que cela va être régularisé.

La Conférence interministerielle de l’infrastructure et des transports fera le point tous les deux mois environ sur l’état d’avancement des discussions des sous-groupes techniques et des différentes dispositions de l’accord.

M. Alain Adriaens est d’avis qu’il faut préciser que la participation des Régions doit se faire à tous les niveaux, autant dans les groupes d’experts qu’au sein de l’organe de concertation transversale.

M. François Roelants du Vivier estime que certains groupes techniques ne concernent pas la Région de Bruxelles-Capitale, tel celui relatif à la croissance et au développement de l’aéroport de Bruxelles-National.

M. Alain Adriaens ne partage pas cet avis. La Région bruxelloise est tout à fait concernée par la croissance et le développement de l’aéroport de Bruxelles-National, qui a des impacts en matière environnementale et de mobilité directe.

Volgens de heer Alain Adriaens zou men ten minste de drie organen moeten vermelden waarin het Gewest vertegenwoordigd zou moeten worden:

- de groepen van deskundigen die de luchtvaartwetgeving bestuderen;
- het orgaan dat de klachten behandelt;
- de permanente overlegcommissie die verantwoordelijk is voor de doorzichtigheid van de gegevens die verzameld worden op het vlak van de milieuprestaties en de veiligheid.

De heer François Roelants du Vivier stelt vast dat de Interministeriële Conferentie die het overleg transversaal organiseert, bestaat.

De adviseur van minister Gosuin bevestigt dit. Het gaat om de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur, die samenwerkt met de Interministeriële Conferentie voor Leefmilieu. Het is in dat kader dat de werkgroepen opgericht zijn.

Volgens de adviseur van de minister is de technische groep die zowel de doorzichtigheid van de milieuprestaties als de behandeling van de klachten en het actieve geluidsbeheer onderzoekt, de enige groep die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest regardeert. Daarnaast is er nog een subgroep die het algemene Belgische luchtvaartbeleid onderzoekt.

De heer Alain Adriaens vindt het nuttig om een en ander in herinnering te brengen in het voorstel van resolutie.

Wil men volgens hem iets doen aan de hinder veroorzaakt door de luchthaven van Brussel-Nationaal, dan moeten de betrokken gewesten kunnen deelnemen aan de onderhandelingen over het algemene luchtvaartbeleid in België. Het gaat trouwens om een eis van de buurtbewoners van alle luchthavens. Men moet er zich bewust van zijn dat de delocalisatie van bepaalde *luchthavenactiviteiten* niet eenvoudig is, want men krijgt steeds te maken met het Nimby-fenomeen.

De commissieleden stemmen ermee in een vierde streepje in te voegen luidend:

"– de opties vervat in de nota van de Ministerraad van de Federale regering van 12 februari 2000 concreet gestalte krijgen en meer bepaald dat vertegenwoordigers van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering spoedig deel uitmaken van de groepen van deskundigen opgericht door de ICVI, die tot de ICM wordt uitgebreid, voor onderwerpen zoals de doorzichtigheid van de milieuprestaties, de klachtenbehandeling, het actieve geluidsbeheer en de meer algemene aspecten van de verwachte evolutie van de luchthavenactiviteiten in België".

Selon M. Alain Adriaens, il conviendrait de préciser au moins les trois lieux où la Région devrait être conviée à participer :

- le groupe d'experts qui étudie la législation aéronautique;
- l'organe qui instruit les réclamations;
- la commission de concertation permanente responsable pour la transparence des données recueillies en matière de performances environnementales et de sécurité.

M. François Roelants du Vivier constate que la Conférence interministérielle, qui organise la concertation de manière transversale existe.

La conseillère du ministre Gosuin le confirme. Il s'agit de la Conférence interministérielle de l'infrastructure et du transport, élargie à la Conférence interministérielle de l'environnement. C'est dans ce cadre-là que des groupes de travail ont été définis.

Selon la conseillère du ministre, seul le groupe technique, qui analyse à la fois la transparence des performances environnementales, le traitement des plaintes et la gestion active du bruit concerne la Région de Bruxelles-Capitale ainsi qu'un dernier sous-groupe qui traite de la politique aéroportuaire de la Belgique de manière globale.

M. Alain Adriaens estime qu'il est utile de le rappeler dans la proposition de résolution.

Selon lui, les nuisances provoquées par l'aéroport de Bruxelles-National ne pourront être combattues correctement que si les Régions concernées peuvent participer aux négociations en matière de politique aéroportuaire globale en Belgique. Il s'agit d'ailleurs d'une revendication des riverains de tous les aéroports. Il faut être conscient que la délocalisation de certaines activités aéroportuaires n'est pas facile, car on est toujours confronté au phénomène Nimby.

Les commissaires s'accordent pour insérer un quatrième tiret libellé comme suit :

"– à la concrétisation des options prises dans la note adoptée en Conseil des ministres du gouvernement fédéral en date du 12 février 2000 et plus spécifiquement à une prompt participation de représentants du gouvernement régional bruxellois au groupe d'experts défini par la CIMIT, élargie à la CIE, en particulier, pour les thèmes relatifs à la transparence des performances environnementales, le traitement des plaintes et la gestion active du bruit, ainsi que les aspects plus globaux des perspectives d'évolution de l'activité aéroportuaire en Belgique".

De commissieleden stellen voor punt a) te wijzigen om rekening te houden met vluchten boven de gebieden waar risicovolle activiteiten worden uitgeoefend.

De commissieleden wijzigen punt a) als volgt:

“a) de aanpassing - met naleving van de internationale overeenkomsten, een nieuwe regelgeving voor het luchtverkeer en de exploitatienormen voor luchthavens - van de normen voor de vliegroutes en de dienstregelingen voor het luchtverkeer om te voorkomen dat gevlogen wordt boven de dichtstbevolkte gebieden en boven de gebieden waar risicovolle activiteiten worden uitgeoefend;”

Mevrouw Béatrice Fraiteur stelt voor punt b) van het voorstel van resolutie als volgt aan te vullen:

“en door de Gewesten de informatie te laten inzien of hen die te verstrekken, die noodzakelijk is voor de gewestbesturen belast met het toezicht op de naleving van de gewestelijke geluidsnormen.”

De heer Alain Adriaens en de adviseur van de minister wijzen erop dat dit reeds het geval is. Er bestaan vandaag nog problemen omdat deze organen zowel toezicht houden als onder toezicht staan en dat men niet altijd weet wie wat doet.

De heer Willy Decourty sluit zich bij de vorige twee sprekers aan en herinnert eraan dat bij het begin van de bespreking was afgesproken om geen overtollige bepalingen over te nemen.

De commissieleden hopen dat de taken van Belgo-control en BIAC nauwkeurig omschreven zullen worden.

Het amendement wordt bijgevolg niet overgenomen.

De heer Willy Decourty vindt dat in het voorstel moet staan dat er, wat de nachtvluchten betreft, meer overleg op Europees niveau moet worden gepleegd.

De heer François Roelants du Vivier wijst erop dat dit al bereikt is. De onderhandelingen op dit niveau zijn aan de gang. Bovendien heeft het Brussels Parlement hierover een resolutie aangenomen.

De adviseur van de minister vindt dat in littera b) het beheer van de luchthaven aan bod zou moeten komen. Dat zou de vage huidige taakverdeling misschien verduidelijken.

De commissieleden willen niet meer dat BIAC zichzelf controleert en vereenvoudigen littera b) als volgt:

“b) de toekenning van de controlebevoegdheden aan instellingen die helemaal niets uit te staan hebben met de commerciële exploitatie van de luchthavens;”

Les commissaires proposent de modifier le point a) pour tenir compte du survol des zones incluant des activités à risques.

Les commissaires modifient le petit a) par la disposition qui suit :

“a) d'adapter les normes régissant les itinéraires de vol et les horaires du trafic aérien en vue d'éviter le survol des zones les plus densément habitées et des zones où sont localisées des activités à risques dans le respect des conventions internationales, d'une nouvelle réglementation du trafic aérien et des normes d'exploitation des aéroports ;”

Mme Béatrice Fraiteur propose de compléter le petit b) de la proposition de résolution par le dispositif qui suit :

“et par l'accès et la diffusion aux Régions des informations nécessaires aux administrations régionales chargées de la surveillance du respect des normes de bruit édictées par les Régions.”

M. Alain Adriaens et la conseillère du ministre signalent que c'est déjà prévu. Des problèmes subsistent actuellement parce que ces organes sont à la fois les contrôleurs et les contrôlés et qu'on ne sait pas toujours exactement qui fait quoi.

M. Willy Decourty rejoint les deux intervenants précédents pour rappeler qu'au début de la discussion, il avait été convenu de ne pas reprendre des dispositions redondantes.

Les commissaires espèrent que les tâches de Belgo-control et de la BIAC seront précisées.

L'amendement n'est dès lors pas repris.

M. Willy Decourty estime qu'il faudrait noter qu'en matière de vols de nuit, il faut une meilleure concertation au niveau européen.

M. François Roelants du Vivier signale qu'il s'agit d'un acquis. Les négociations sont en cours à ce niveau. De plus, le parlement bruxellois a adopté une résolution sur ce point.

La conseillère du ministre estime qu'il faudrait parler dans le petit b) de la gestion de l'aéroport; cela clarifierait peut-être qui fait quoi dans la nébuleuse actuelle.

Les commissaires, constatant que leur objectif est que la BIAC n'exerce plus le rôle de contrôleur et de contrôlé de manière concomitante, simplifient le petit b) de la manière suivante :

“b) d'attribuer les compétences de contrôle à des organismes totalement indépendants de l'exploitation commerciale des aéroports ;”



De commissieleden stellen eenparig voor om c) als volgt te wijzigen:

“c) een betere spreiding van het luchtverkeer”.

De heer Willy Decourty wenst dat hier benadrukt wordt dat overleg op Europees niveau noodzakelijk is.

De voorzitter herinnert eraan dat de commissie voor het leefmilieu al een voorstel van resolutie van de heer Alain Adriaens heeft aangenomen, dat overleg op Europees niveau aanbeval.

De heer Alain Adriaens vindt dat deze harmonisering op Europees niveau kan worden ingevoegd in littera d), dat dan als volgt luidt:

“d) de uitwerking van een algemeen en op Europees niveau geharmoniseerd beleidsplan voor de luchthavens;”

De commissieleden stemmen hiermee in.

Bovendien stelt de heer François Roelants du Vivier voor om een nieuwe considerans in te voegen na de eerste consideransen die verwijst naar de door de Raad aangenomen resolutie.

Dit voorstel wordt gunstig onthaald. De heer Alain Adriaens vindt het des te belangrijker om het bestaan van deze resolutie in herinnering te brengen, aangezien jammer genoeg gebieken is dat de Europese parlementsleden er de inhoud niet van kennen.

De heer François Roelants du Vivier stelt voor om de Europese parlementsleden te suggereren een schriftelijke vraag te stellen over wat er van deze Brusselse resolutie is geworden.

In verband met littera e) stellen de heer Alain Adriaens en de adviseur van de minister vast dat de luchtcorridors en de dienstregelingen reeds aan bod zijn gekomen. De heer Alain Adriaens vraagt of de overvluchtrechten wel degelijk bestaan.

Punt e) wordt dan:

“e) het vaststellen door de federale overheid van normen voor de overvluchtrechten en voor de retributies volgens criteria van geluidshinder zowel voor de activiteiten overdag als 's nachts.”

De heer Alain Adriaens merkt op dat de retributies moeten worden vastgesteld volgens criteria van geluidshinder, maar misschien ook volgens de uren.

De adviseur van de minister wijst erop dat er in het akkoord geenszins sprake is van “dag en nacht”.

Les commissaires proposent de manière unanime que le c) devienne :

“c) d'atteindre une meilleure répartition du trafic aérien”,

C'est à ce niveau-ci que M. Willy Decourty souhaite qu'on mette l'accent sur la nécessité d'une concertation au niveau européen.

Le président rappelle que la commission de l'environnement a déjà adopté une proposition de résolution de M. Alain Adriaens, qui recommandait cette concertation au niveau européen.

M. Alain Adriaens estime qu'on peut insérer cette harmonisation au niveau européen au niveau du petit d) qui devient dès lors :

“d) d'élaborer une stratégie aéroportuaire globale, harmonisée au niveau européen;”

Les commissaires marquent leur accord.

En outre, M. François Roelants du Vivier suggère d'insérer un nouveau considérant in fine des premiers qui fait allusion à la résolution adoptée par le Conseil.

Cette suggestion est accueillie de manière favorable. M. Alain Adriaens estime qu'il est d'autant plus important de rappeler l'existence de cette résolution, qu'il est décevant de constater que les députés européens ne sont pas au courant de son contenu.

M. François Roelants du Vivier estime qu'on peut suggérer aux députés européens de poser une question écrite pour voir ce qu'il est advenu de cette résolution bruxelloise.

Quant au petit e), M. Alain Adriaens et la conseillère du ministre constatent que les couloirs aériens et les horaires de vol ont déjà été abordés auparavant. M. Alain Adriaens s'interroge quant à l'existence réelle de droit de survol.

Le point e) devient dès lors :

“e) de définir, au niveau fédéral, des normes régissant les droits de survol et les redevances en fonction de critères acoustiques.”

M. Alain Adriaens observe que les redevances doivent être modulées en fonction de critères acoustiques, mais peut-être également en fonction des heures.

La conseillère du ministre informe que dans l'accord, il n'est nullement question de “jour et nuit”.

Mevrouw Béatrice Fraiteur wijst erop dat zij de uren waarop gevlogen wordt met die bedoeling ter sprake had gebracht.

De heer François Roelants du Vivier stelt voor om na het woord “geluidshinder” de woorden “zowel voor de activiteiten overdag als 's nachts” in te voegen.

De heer Alain Adriaens wijst erop dat geluidshinder 's nachts erger is dan overdag. Hij stelt bijgevolg voor om in de Franse tekst voor de woorden “en fonction” het woord “modulées” in te voegen.

De heer Alain Adriaens herinnert eraan dat bepaalde partijen die aan de onderhandelingen op federaal niveau hadden deelgenomen, niet bereid waren om het luchtverkeer overdag te verminderen. Hij is echter bereid om de Brusselse parlementsleden van diezelfde partijen te volgen die zouden aanvaarden om het luchtverkeer in Brussel-Nationaal overdag te beperken..

De adviseur van de minister wijst erop dat men hier spreekt van retributies volgens criteria van geluidshinder zowel voor de activiteiten overdag als 's nachts. Zij benadrukt echter dat het akkoord niet in straffen voorziet als die retributies niet betaald worden.

De heer Alain Adriaens vindt dat de federale regering geopteerd heeft voor een methode die radicaler is dan het opleggen van straffen: de vliegtuigen die het akkoord niet naleven zullen niet meer van Brussel-Nationaal opstijgen. Volgens hem is dit veel efficiënter dan de Brusselse regeling waar eerst een proces-verbaal moet worden opgemaakt en vervolgens een boete wordt opgelegd. Elk vliegtuig dat meer decibels dan de vastgestelde geluidspieken produceert, zal niet meer opstijgen.

De adviseur van de minister vindt dat men dan de maatschappijen straft die lawaaierige toestellen gebruiken, maar niet de manier waarop ze bestuurd worden.

De heer Alain Adriaens herinnert eraan dat het in dat geval gaat om een immissienorm waarvoor het Gewest bevoegd is.

Mevrouw Béatrice Fraiteur stelt nog voor om een littera f) toe te voegen luidend:

“f) de dringende oprichting van een begrotingsfonds voor de financiering van isolatiewerken in bepaalde dicht bij de luchthaven Brussel-Nationaal gelegen gebieden”.

De heer François Roelants du Vivier vraagt hoever de onderhandelingen op dit punt staan.

De adviseur van de minister deelt mee dat er voor het ogenblik nog geen sprake is van dit fonds. De Brusselse minister heeft op de ICVI te kennen gegeven dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bereid was om met de boe-

Mme Béatrice Fraiteur signale que c'est à ce propos qu'elle avait abordé les heures de vol.

M. François Roelants du Vivier suggère d'insérer après le mot “acoustique” les mots “tant pour les activités diurnes que nocturnes”.

M. Alain Adriaens signale que les nuisances sonores sont plus graves la nuit que le jour. Il suggère dès lors d'insérer avant les mots “en fonction” le mot “modulées”.

M. Alain Adriaens rappelle que certains partis ayant participé aux négociations au niveau du Fédéral n'étaient pas prêts à diminuer le trafic aérien durant le jour. Il est cependant prêt à suivre les parlementaires bruxellois de ces mêmes partis qui accepteraient de limiter le trafic aérien à Bruxelles-National pendant la journée . . .

La conseillère du ministre signale qu'on parle ici de redevances modulées en fonction de critères acoustiques tant pour les activités diurnes que nocturnes. Elle souligne toutefois que rien n'est prévu dans l'accord en matière de sanction si ces redevances ne sont pas payées.

M. Alain Adriaens estime que le gouvernement fédéral a opté pour une méthode plus radicale que les sanctions; les avions qui ne respectent pas l'accord ne décolleront plus de Bruxelles-National. Selon lui, c'est une méthode plus efficace que le système bruxellois où il faut d'abord dresser un procès-verbal et ensuite sanctionner d'une amende. Tout avion qui émet plus de décibels que les pics de bruit déterminés ne décollera plus.

La conseillère du ministre estime qu'en opérant ainsi, on sanctionne les compagnies utilisant des appareils bruyants mais non le mode de pilotage.

M. Alain Adriaens rappelle qu'il s'agit dans ce cas-là d'une norme d'immission qui est de compétence régionale.

Mme Béatrice Fraiteur propose encore une modification qui vise à ajouter un petit f) selon le dispositif suivant :

“f) de la création urgente du fonds budgétaire affecté au financement des travaux d'isolation acoustique dans certaines zones proches de l'aéroport de Bruxelles-National”.

M. François Roelants du Vivier demande où on en est dans les négociations sur ce point.

La conseillère du ministre informe que, pour le moment, rien n'est prévu. Le ministre bruxellois a fait savoir à la CIMIT que la Région de Bruxelles-Capitale était prête à contribuer à l'alimentation de ce fonds à partir des amen-

ten bij te dragen tot dit fonds ter financiering van geluidsisolatie of van onteigeningen, volgens het geval. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verwacht een gebaar van de federale Staat. Ook om deze reden is de Brusselse Hoofdstedelijke Regering voorstander van straffen.

Mevrouw Isabelle Gelas merkt op dat het veeleer om een vergoedingsfonds gaat.

De commissieleden stemmen hiermee in.

De heer Alain Adriaens vraagt zich af of men niet beter zou eisen dat dit fonds billijk verdeeld wordt over de verschillende gewesten: de Brusselaars zullen er geen genoeg mee kunnen nemen dat er in Zaventem, maar niet in Haren of Evere een geluidsisolatie wordt aangebracht of een schadeloosstelling voor onteigeningen wordt uitgekeerd. Hij vraagt zich eveneens af wie dat fonds zal beheeren.

De adviseur van de minister antwoordt dat de Gewesten dat fonds gezamenlijk zouden moeten beheeren.

Volgens mevrouw Béatrice Fraiteur staat het antwoord op de eerste vraag van haar collega in dit voorstel tot wijziging, aangezien men spreekt van "in bepaalde dicht bij de luchthaven Brussel-Nationaal gelegen gebieden", wat dus ruimer is dan de gemeente Zaventem.

De commissieleden stemmen ermee in dat f) als volgt gewijzigd wordt:

"f) de dringende oprichting van een fonds voor de vergoeding van schade door geluidshinder dat gezamenlijk beheerd wordt door de federale Staat en de Gewesten".

In antwoord op de vraag van de adviseur van de minister of het federale akkoord uitsluitend betrekking heeft op de berekening van de gemiddelde geluidsoverlast, terwijl de Brusselaars het meest hinder ondervinden van de geluidspieken, wordt een mondelinge wijziging voorgesteld om niet alleen rekening te houden met de technologische vooruitgang, maar ook met de manier waarop de vliegtuigen bestuurd worden. De wens wordt geformuleerd dat de federale regering alles in het werk stelt om geluidspieken te voorkomen.

Er wordt voorgesteld om tussen c) en d) een cbis) in te voegen luidend:

"de prioritaire strijd tegen de geluidspieken die de hoofdoorzaak van geluidshinder in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn".

des pour des indemnisations acoustiques ou des expropriations, selon les cas. La Région de Bruxelles-Capitale attend un geste de la part du Fédéral. C'est également pour cette raison que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale prône l'idée de sanctions.

Mme Isabelle Gelas observe qu'il s'agit plutôt d'un fonds d'indemnisation.

Les commissaires marquent leur accord.

M. Alain Adriaens se demande s'il ne serait pas opportun de revendiquer la juste répartition de ce fonds entre les différentes régions; les Bruxellois ne pourront se contenter qu'on isole ou qu'on indemnise pour les expropriations à Zaventem mais pas à Haren ou à Evere. Une autre question qu'il se pose est la suivante: qui va gérer ce fonds?

La conseillère du ministre signale que ce fonds devrait être cogéré par les régions.

Mme Béatrice Fraiteur estime qu'à la première question de son collègue, il a été répondu dans cette proposition de modification, étant donné qu'on parle de "zone proche de l'aéroport de Bruxelles-National", ce n'est donc pas limité à la commune de Zaventem.

Les commissaires s'accordent pour que ce petit f) devienne:

"f) de la création urgente d'un fonds d'indemnisations cogéré par l'Etat fédéral et les Régions pour les nuisances acoustiques".

Pour répondre à la question soulevée par la conseillère du ministre sur le fait que l'accord fédéral concerne uniquement le calcul de bruit moyen alors que ce qui gêne le plus les Bruxellois, ce sont les pics de bruit, une modification est rédigée oralement pour prendre en compte non seulement le progrès technologique mais également la manière de piloter. Il s'agit d'émettre le souhait que le gouvernement fédéral mette tout en œuvre pour éviter les événements en matière de bruit (les pics).

Il est suggéré d'insérer entre le c) et le d) un cbis) selon le dispositif qui suit:

"de lutter en priorité contre les pics de bruit qui sont la source majeure de gêne acoustique en Région bruxelloise".

#### IV. Bespreking van het door de werkgroep opgesteld voorstel van amendement

Het voorstel van amendement waarover de werkgroep een consensus heeft bereikt (bijlage 2), werd onderzocht.

De heer Alain Adriaens stelt voor om in het eerste streepje van de eerste considerans tussen de woorden “in een stedelijke omgeving goedgekeurd” en de woorden “en werd het besluit” de woorden “wat de geluidshinder door het luchtverkeer **betreft**” in te voegen (amendement nr. 2).

De heer François Roelants du Vivier stelt voor om in de Franse het woord “sonores” in te voegen na het woord “nuisances”.

Het mondeling geamendeerde amendement nr. 2 wordt door de commissieleden aangenomen.

#### Stemming

Het geamendeerde voorstel van amendement van mevrouw Béatrice Fraiteur, de heren Alain Adriaens, François Roelants du Vivier, Michel Moock, mevrouw Isabelle Gelas en Adelheid Byttebier wordt eenparig aangenomen door de negen aanwezige leden.

De rapporteur wordt vertrouwen geschonken voor het opstellen van dit verslag.

*De Rapporteurs,*

Isabelle GELAS      François ROELANTS du VIVIER,  
Geneviève MEUNIER

*De Voorzitter,*

#### IV. Discussion de la proposition d'amendement élaborée en groupe de travail

La proposition d'amendement élaborée de manière consensuelle en groupe de travail (annexe 2) a été examinée.

M. Alain Adriaens suggère d'insérer, dans le premier tiret du premier considérant, entre les mots “en milieu urbain” et les mots “de l'arrêté du gouvernement” les mots “pour ce qui est des nuisances dues aux avions” (amendement n° 2).

M. François Roelants du Vivier propose d'insérer le mot “sonores” après le mot “nuisances”.

L'amendement n° 2, tel qu'amendé oralement, est accepté par les commissaires.

#### Vote

La proposition d'amendement de Mme Béatrice Fraiteur, MM. Alain Adriaens, François Roelants du Vivier, Michel Moock, Mme Isabelle Gelas et Adelheid Byttebier, telle qu'amendée, est adoptée à l'unanimité des neuf membres présents.

Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

*Les Rapporteuses,*

Isabelle GELAS      François ROELANTS du VIVIER,  
Geneviève MEUNIER

*Le Président,*

**Tekst aangenomen door de commissie****VOORSTEL VAN RESOLUTIE****met het oog op het organiseren van overleg tussen de federale en de gewestelijke overheden om de hinder en de gevaren van het luchtverkeer te voorkomen en te verminderen**

Overwegende dat in verband met het onder controle houden van de geluidshinder veroorzaakt door de exploitatie van luchthavens en vliegvelden dient te worden gezegd dat :

- de strijd tegen de geluidshinder tot de bevoegdheid van de gewesten behoort overeenkomstig artikel 6, § 1, II, 1<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen; in het kader van deze bevoegdheid werd de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving goedgekeurd wat de geluidshinder door het luchtverkeer betreft, en werd het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer uitgevaardigd;
- “de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden” tot de bevoegdheid van de gewesten behoort “met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal”;
- de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bepaalt dat overleg moet plaatsvinden tussen de regeringen voor “het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden en voor de rechten die er betrekking op hebben” en voor “de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van [...] luchthavens en vliegvelden”;
- de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ook voorschrijft dat de regeringen betrokken moeten worden bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”;

Overwegende dat de exploitatievoorwaarden van de luchthavens en vliegvelden en de technische voorschriften voor het luchtverkeer het bij de huidige stand van zaken niet mogelijk maken de belangen van de verschillende betrokken gewesten te dienen ;

Overwegende dat de federale normen in overeenstemming gebracht moeten worden met de verplichtingen die

**Texte adopté par la commission****PROPOSITION DE RESOLUTION****en vue de l'élaboration d'une concertation entre entités fédérale et régionales afin de prévenir et de réduire les nuisances et dangers liés au trafic aérien**

Considérant qu'en matière de maîtrise des nuisances sonores liées à l'exploitation des aéroports et des aérodromes :

- la lutte contre le bruit est de la compétence des régions, conformément à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, II, 1<sup>o</sup>, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980; cette compétence a été exercée par l'adoption de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain pour ce qui est des nuisances sonores dues aux avions et de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit des avions;
- “l'équipement et l'exploitation des aéroports et aérodromes publics” est de la compétence des régions “à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National”;
- la loi spéciale du 8 août 1980 prévoit qu'une concertation doit avoir lieu entre les gouvernements “pour le trafic aérien sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics ainsi que pour les droits y afférents” et pour “les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien”... “des aéroports et aérodromes”;
- la loi spéciale du 8 août 1980 prévoit également que les Gouvernements doivent se trouver associés s'agissant de “l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport”;

Considérant que, en l'état actuel, les conditions d'exploitation des aéroports et aérodromes et les prescriptions techniques relatives au trafic aérien ne permettent pas d'assurer le respect des intérêts des différentes régions concernées;

Considérant qu'une mise en conformité et une application réelle des normes fédérales avec les obligations et

door internationale overeenkomsten opgelegd worden, en dat die werkelijk toegepast moeten worden;

Overwegende dat de vereisten inzake openbare veiligheid en de vrijwaring van een minimale kwaliteit van het leven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ernstig in gevaar komen; dat uit verschillende metingen van het BIM en na een eerste onderzoek bij de getroffen Brusselse bevolkingsgroepen blijkt dat meer dan 200.000 Brusselaars geluidshinder ondervinden van het luchtverkeer, van wie 70.000 in zeer grote mate.

Gelet op de nota die op 12 februari 2000 door de Ministerraad van de federale Regering is goedgekeurd, waarin met name wordt gepreciseerd dat :

- een groep deskundigen zal worden opgericht om de luchtvaartwetgeving grondig te evalueren in nauwe samenwerking met de Gewesten ;
- een overlegcommissie samengesteld uit vertegenwoordigers van alle betrokken partijen zal worden opgericht onder meer om de federale en de gewestelijke overheden te adviseren bij het opzetten van een efficiënt en milieuvriendelijk luchthavenbeleid ;
- dringend een permanent overlegorgaan tussen de drie Gewesten moeten worden opgericht om een samenhangend beleid voor het hele land te ontwikkelen. Er zal zo snel mogelijk een Interministeriële Conferentie georganiseerd worden.

Gelet op de resolutie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 10 juli 1998 betreffende de strijd tegen de hinder veroorzaakt door het luchtverkeer van en naar de luchthaven van Brussel-Nationaal boven het Hoofdstedelijk Gewest;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Raad de Regering de contacten met de federale Regering, de Vlaamse en de Waalse regering voort te zetten en uit te breiden, en in het algemeen alle nuttige stappen te doen om ervoor te zorgen dat :

- de verplichting tot overleg vervat in artikel 6, § 3, 4° en 6° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen wordt nagekomen,
- onderhandelingen worden gevoerd met de federale overheid, het Vlaamse en het Waalse Gewest om de technische normen voor het luchtverkeer overeenkomstig artikel 6, § 4, 3° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 aan te passen,
- de bevoegde instanties, met name Belgocontrol en BIAC, alle gegevens bezorgen die nodig zijn om de Brusselse wetgeving inzake geluidshinder te kunnen toepassen,

engagements contenus par les conventions internationales s'impose en outre;

Considérant que les impératifs de la sécurité publique et de la protection d'une qualité de vie minimale en Région de Bruxelles-Capitale sont gravement mis en péril : qu'en effet, après plusieurs campagnes de mesures réalisées par l'IBGE, et après une première évaluation des populations bruxelloises touchées, il apparaît aujourd'hui que les nuisances sonores dues au trafic aérien concernent plus de 200.000 Bruxellois dont 70.000 peuvent être considérés comme très gênés.

Considérant la note adoptée en Conseil des Ministres du Gouvernement fédéral en date du 12 février 2000, laquelle précise notamment que :

- un groupe d'experts sera mis en place en vue de procéder à une évaluation approfondie de la législation en matière aéronautique, en y associant de manière étroite les Régions ;
- une commission de concertation composée de toutes les parties concernées sera créée afin, notamment, de conseiller les autorités fédérale et régionales quant à une politique aéroportuaire efficace et respectueuse de l'environnement ;
- un organe de concertation permanent entre les trois Régions doit être créé de manière urgente afin de développer une politique cohérente à l'échelle de tout le pays. Une Conférence interministérielle sera organisée dans les plus brefs délais.

Considérant la résolution du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale relative à la lutte contre les nuisances générées par le survol de la Région de Bruxelles-Capitale par le trafic aérien dû à l'aéroport de Bruxelles-National du 10 juillet 1998.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale engage le gouvernement à poursuivre et intensifier les contacts avec le gouvernement fédéral, le gouvernement wallon et le gouvernement flamand et, ce de manière générale, à accomplir toutes démarches utiles afin de tendre à :

- l'exécution effective des obligations d'association prévues par l'article 6, § 3, 4° et 6° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles,
- une négociation avec l'autorité fédérale, la Région flamande et la Région wallonne aux fins de l'amendement des normes techniques relatives à la navigation aérienne conformément à l'article 6, § 4, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980,
- obtenir des instances compétentes notamment Belgocontrol et BIAC toutes les données nécessaires à l'application de la législation bruxelloise en matière de nuisances sonores,

– de opties vervat in de nota van de Ministerraad van de federale Regering van 12 februari 2000 concreet gestalte krijgen en meer bepaald dat vertegenwoordigers van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering spoedig deel uitmaken van de groepen van deskundigen opgericht door de ICVI, die tot de ICM wordt uitgebreid voor onderwerpen zoals de doorzichtigheid van de milieuprestaties, de klachtenbehandeling, het actieve geluidsbeheer en de meer algemene aspecten van de verwachte evolutie van de luchthavenactiviteiten in België.

met het oog op :

- a) de aanpassing, met naleving van de internationale overeenkomsten, van de normen voor de vliegroutes en de dienstregelingen voor het luchtverkeer om te voorkomen dat geviogen wordt boven de dichtstbevolkte gebieden en boven de gebieden waar risicovolle activiteiten worden uitgeoefend;
- b) de toekenning van de controlebevoegdheden aan instellingen die helemaal niets uit te staan hebben met de commerciële exploitatie van de luchthavens;
- c) een betere spreiding van het luchtverkeer;
- d) de prioritaire strijd tegen de geluidspieken die de hoofdoorzaak van geluidshinder in het Brussels Gewest zijn;
- e) de uitwerking van een algemeen en op Europees niveau geharmoniseerd beleidsplan voor de luchthavens;
- f) het vaststellen door de federale overheid van normen voor de overvluchtrechten en voor de retributies volgens criteria van geluidshinder zowel voor de activiteiten overdag als 's nachts;
- g) de dringende oprichting van een fonds voor de vergoeding van schade door geluidshinder dat gezamenlijk beheerd wordt door de federale Staat en de Gewesten.

– concrétiser les options prises dans la note adoptée en Conseil des Ministres du Gouvernement fédéral en date du 12 février 2000 et plus spécifiquement la prompt participation de représentants du gouvernement régional bruxellois aux groupes d'experts définis par la CIMIT, élargie à la CIE, en particulier, pour les thèmes relatifs à la transparence des performances environnementales, le traitement des plaintes et la gestion active du bruit, ainsi que les aspects plus globaux des perspectives d'évolution de l'activité aéroportuaire en Belgique,

et ce, aux fins :

- a) d'adapter les normes régissant les itinéraires de vols et les horaires du trafic aérien afin d'éviter le survol des zones les plus densément habitées et les zones où sont localisées des activités à risque et ce dans le respect des conventions internationales;
- b) d'attribuer les compétences de contrôle à des organismes totalement indépendants de l'exploitation commerciale des aéroports;
- c) d'atteindre une meilleure répartition du trafic aérien;
- d) de lutter en priorité contre les pics de bruit qui sont la source majeure de gêne acoustique en Région bruxelloise;
- e) d'élaborer une stratégie aéroportuaire globale, harmonisée au niveau européen;
- f) de définir, au niveau fédéral, des normes régissant les droits de survols et les redevances modulées en fonction de critères acoustiques tant pour les activités diurnes que nocturnes;
- g) de créer de manière urgente un fonds d'indemnisation pour les nuisances acoustiques cogéré par l'Etat fédéral et les Régions.

## Bijlagen

## Bijlage 1

VOORSTELLEN VAN AMENDEMENTEN  
VOORGELEGD MN DE WERKGROEP

door mevrouw Béatrice FRAITEUR  
en de heer Alain ADRIAENS

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**met het oog op het organiseren van overleg  
tussen de federale en de gewestelijke overheden  
om de hinder en de gevaren van het luchtverkeer  
te voorkomen en te verminderen**

1.

In het eerste streepje van de eerste considerans, de woorden "*met name*" toe te voegen tussen het woord "*geluidshinder*" en de woorden "*tot de bevoegdheid*".

2.

In het eerste streepje van de eerste considerans, aan het slot de volgende woorden toe te voegen:

*"overeenkomstig artikel 6, § 1, II, 1<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen; in het kader van deze bevoegdheid werd de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving goedgekeurd en werd het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer uitgevaardigd. Het is trouwens veelzeggend dat de Raad van State in zijn arresten nr. 84.705 en nr. 84.706 van 17 januari 2000 geoordeeld heeft dat het Gewest zijn bevoegdheid redelijk en evenredig uitgeoefend heeft en geen ernstig nadeel berokkend heeft aan de maatschappijen die de luchthaven van Zaventem gebruiken.*

3.

Aan het slot van de vierde considerans, de volgende woorden toe te voegen:

*"dat uit verschillende metingen van het BIM en na een eerste onderzoek bij de getroffen Brusselse bevolkingsgroepen blijkt dat 210.000 Brusselaars geluidshinder ondervinden van het luchtverkeer, van wie 70.000 in zeer grote mate."*

4.

De vijfde considerans ais volgt te vervangen:

*"Gelet op de nota die op 12 februari 2000 door de Ministerraad van de federale Regering is goedgekeurd, waarin met name wordt gepreciseerd dat:*

- *een groep deskundigen zal worden opgericht om de luchtvaartwetgeving grondig te evalueren in nauwe samenwerking met de Gewesten;*
- *een overlegcommissie samengesteld uit vertegenwoordigers van alle betrokken partijen zal worden opgericht onder meer om de federale*

## Annexes

## Annexe 1

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS  
SOUMISES AU GROUPE DE TRAVAIL

par Mme Béatrice FRAITEUR et  
M. Alain ADRIAENS

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**en vue de l'élaboration d'une concertation  
entre entités fédérale et régionales  
afin de prévenir et de réduire les nuisances et  
dangers liés au trafic aérien**

1.

Au premier tiret de premier considérant, insérer le mot "*notamment*" entre les mots "*le bruit est*" et "*de compétence des Régions*":

2.

Au premier tiret du premier considérant, ajouter in fine les mots suivants :

*"conformément à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, II, 1<sup>o</sup> alinéa 1<sup>o</sup> de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 ; cette compétence a été exercée par l'adoption de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain et de l'arrêt du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit des avions. Il est d'ailleurs pertinent de relever que le Conseil d'Etat en ses arrêts n<sup>o</sup>84.705 et n<sup>o</sup>84.706 du 17 janvier 2000 a estimé que la Région avait exercé sa compétence de manière raisonnable, proportionnée et sans causer de préjudice grave dans le chef des sociétés utilisant l'aéroport de Zaventem."*

3.

Au quatrième considérant, ajouter in fine les mots suivants :

*"qu'en effet, après plusieurs campagnes de mesures réalisées par l'IBGE, et après une première évaluation des populations bruxelloises touchées, il apparaît aujourd'hui que les nuisances sonores dues au trafic aérien concernent 210.000 bruxellois dont 70.000 peuvent être considérés comme très gênés."*

4.

Remplacer le cinquième considérant par ce qui suit :

*"Considérant la note adoptée en Conseil des Ministres du Gouvernement fédéral en date du 12 février 2000, laquelle précise notamment que :*

- *Un groupe d'experts sera mis en place en vue de procéder à une évaluation approfondie de la législation en matière aéronautique, en y associant de manière étroite les Régions.*
- *Une commission de concertation composée de toutes les parties concernées sera créée afin, notamment, de conseiller les autorités*



en de gewestelijke overheden te adviseren bij het opzetten van een efficiënt en milieuvriendelijk luchthavenbeleid;

- dringend een permanent overlegorgaan tussen de drie Gewesten moet worden opgericht om een samenhangend beleid voor het hele land te ontwikkelen. Er zal zo snel mogelijk een Interministeriële Conferentie georganiseerd worden. "

5.

In de eerste zin van de vraag aan de Regering, tussen de woorden "federale Regering" en de woorden "de Vlaamse", de woorden "Belgocontrol, BIAC" in te voegen.

6.

In de vraag aan de Regering een derde streepje toe te voegen, luidend:

- "– de opties vervat in de nota van de Ministerraad van de federale Regering van 12 februari 2000 concreet gestalte krijgen en meer bepaald:

1° dat vertegenwoordigers van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering spoedig deel uitmaken van de groepen van deskundigen opgericht om over te gaan tot een grondige evaluatie van de luchtvaartwetgeving, en van het permanente overlegorgaan tussen de drie Gewesten opgericht om een coherent beleid voor het ganse land te voeren;

2° dat dringend een Interministeriële Conferentie tussen de vertegenwoordigers van de drie Gewesten georganiseerd wordt;

7.

Punt b) van het voorstel van resolutie met de volgende zin aan te vullen:

"en door de Gewesten de informatie te laten inzien of hen die te verstrekken, die noodzakelijk is voor de gewestbesturen belast met het toezicht op de naleving van de gewestelijke geluidsnormen."

8.

Een punt f) in het voorstel van resolutie toe te voegen:

"f) de dringende oprichting van een begrotingsfonds voor de financiering van isolatiewerken in bepaalde dicht bij de luchthaven Brussel-Nationaal gelegen gebieden!"

fédérales et régionales quant à une politique aéroportuaire efficace et respectueuse de l'environnement.

- Un organe de concertation permanent entre les trois Régions doit être créé de manière urgente afin de développer une politique cohérente à l'échelle de tout le pays. Une Conférence interministérielle sera organisée dans les plus brefs délais. "

5.

Ajouter dans la première phrase de la demande au Gouvernement entre les mots "Gouvernement fédéral" et "le Gouvernement wallon" les mots "Belgocontrol, la BIAC".

6.

Ajouter dans la demande adressée au Gouvernement un troisième tiret libellé comme suit :

- "– à la concrétisation des options prises dans la note adoptée en Conseil des Ministres du Gouvernement fédéral en date du 12 février 2000 et plus spécifiquement à :

1° une prompte participation de représentants du Gouvernement régional bruxellois au groupe d'experts mis en place pour procéder à une évaluation approfondie de la législation en matière aéronautique ainsi qu'à l'organe de concertation permanent entre les trois Régions créé pour développer une politique cohérente à l'échelle de tout le pays;

2° l'organisation urgente d'une Conférence interministérielle entre les représentants des trois régions;"

7.

Compléter le point b) de la proposition de résolution par la phrase suivante :

"et par l'accès et la diffusion aux Régions des informations nécessaires aux administrations régionales chargées de la surveillance du respect des normes de bruit édictées par les Régions."

8.

Ajouter un point f) à la proposition de résolution la phrase suivante :

"f) de la création urgente du fond budgétaire affecté au financement des travaux d'isolation acoustique dans certaines zones proches de l'aéroport de Bruxelles-National."

## Bijlage 2

### Amendementen

Nr. 1 (Voorstel van amendement van de werkgroep)

#### VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**met het oog op het organiseren van overleg tussen de federale en de gewestelijke overheden om de hinder en de gevaren van het luchtverkeer te voorkomen en te verminderen**

Overwegende dat in verband met het onder controle houden van de geluidshinder veroorzaakt door de exploitatie van luchthavens en vliegvelden dient te worden gezegd dat :

- de strijd tegen de geluidshinder tot de bevoegdheid van de gewesten behoort overeenkomstig artikel 6, § 1, II, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen; in het kader van deze bevoegdheid werd de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving goedgekeurd en werd het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer uitgevaardigd;
- “de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden” tot de bevoegdheid van de gewesten behoort “met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal”;
- de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bepaalt dat overleg moet plaatsvinden tussen de regeringen voor “het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden en voor de rechten die er betrekking op hebben” en voor “de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van [...]luchthavens en vliegvelden”;
- de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ook voorschrijft dat de regeringen betrokken moeten worden bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en voermiddelen”;

Overwegende dat de exploitatievoorwaarden van de luchthavens en vliegvelden en de technische voorschriften voor het luchtverkeer het bij de huidige stand van zaken niet mogelijk maken de belangen van de verschillende betrokken gewesten te dienen;

Overwegende dat de federale normen in overeenstemming gebracht moeten worden met de verplichtingen die door internationale overeenkomsten opgelegd worden, en dat die werkelijk toegepast moeten worden;

## Annexe 2

### Amendements

N° 1 (Proposition d'amendement du groupe de travail)

#### PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**en vue de l'élaboration d'une concertation entre entités fédérale et régionales afin de prévenir et de réduire les nuisances et dangers liés au trafic aérien**

Considérant qu'en matière de maîtrise des nuisances sonores liées à l'exploitation des aéroports et des aérodromes :

- la lutte contre le bruit est de la compétence des régions, conformément à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, II, 1°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 ; cette compétence a été exercée par l'adoption de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain et de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit des avions;
- “l'équipement et l'exploitation des aéroports et aérodromes publics” est de la compétence des régions “à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National”;
- la loi spéciale du 8 août 1980 prévoit qu'une concertation doit avoir lieu entre les gouvernements “pour le trafic aérien sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics ainsi que pour les droits y afférents” et pour “les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien”... “des aéroports et aérodromes”;
- la loi spéciale du 8 août 1980 prévoit également que les Gouvernements doivent se trouver associés s'agissant de “l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport”;

Considérant que, en l'état actuel, les conditions d'exploitation des aéroports et aérodromes et les prescriptions techniques relatives au trafic aérien ne permettent pas d'assurer le respect des intérêts des différentes régions concernées;

Considérant qu'une mise en conformité et une application réelle des normes fédérales avec les obligations et engagements contenus par les conventions internationales s'impose en outre;

Overwegende dat de vereisten inzake openbare veiligheid en de vrijwaring van een minimale kwaliteit van het leven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ernstig in gevaar komen; dat uit verschillende metingen van het BIM en na een eerste onderzoek bij de getroffen Brusselse bevolkingsgroepen blijkt dat meer dan 200.000 Brusselaars geluidshinder ondervinden van het luchtverkeer, van wie 70.000 in zeer grote mate.

Gelet op de nota die op 12 februari 2000 door de Ministerraad van de federale Regering is goedgekeurd, waarin met name wordt gepreciseerd dat :

- een groep deskundigen zal worden opgericht om de luchtvaartwetgeving grondig te evalueren in nauwe samenwerking met de Gewesten;
- een overlegcommissie samengesteld uit vertegenwoordigers van alle betrokken partijen zal worden opgericht onder meer om de federale en de gewestelijke overheden te adviseren bij het opzetten van een efficiënt en milieuvriendelijk luchthavenbeleid;
- dringend een permanent overlegorgaan tussen de drie Gewesten moeten worden opgericht om een samenhangend beleid voor het hele land te ontwikkelen. Er zal zo snel mogelijk een Interministeriële Conferentie georganiseerd worden.

Gelet op de resolutie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 10 juli 1998 betreffende de strijd tegen de hinder veroorzaakt door het luchtverkeer van en naar de luchthaven van Brussel-Nationaal boven het Hoofdstedelijk Gewest;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Raad de Regering de contacten met de federale Regering, de Vlaamse en de Waalse regering voort te zetten en uit te breiden, en in het algemeen alle nuttige stappen te doen om ervoor te zorgen dat :

- de verplichting tot overleg vervat in artikel 6, § 3, 4<sup>o</sup> en 6<sup>o</sup> van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen wordt nagekomen,
- onderhandelingen worden gevoerd met de federale overheid, het Vlaamse en het Waalse Gewest om de technische normen voor het luchtverkeer overeenkomstig artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup> van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 aan te passen,
- de bevoegde instanties, met name Belgocontrol en BIAC, alle gegevens bezorgen die nodig zijn om de Brusselse wetgeving inzake geluidshinder te kunnen toepassen,
- de opties vervat in de nota van de Ministerraad van de federale Regering van 12 februari 2000 concreet gestalte

Considérant que les impératifs de la sécurité publique et de la protection d'une qualité de vie minimale en Région de Bruxelles-Capitale sont gravement mis en péril : qu'en effet, après plusieurs campagnes de mesures réalisées par l'IBGE, et après une première évaluation des populations bruxelloises touchées, il apparaît aujourd'hui que les nuisances sonores dues au trafic aérien concernent plus de 200.000 Bruxellois dont 70.000 peuvent être considérés comme très gênés.

Considérant la note adoptée en Conseil des Ministres du Gouvernement fédéral en date du 12 février 2000, laquelle précise notamment que :

- un groupe d'experts sera mis en place en vue de procéder à une évaluation approfondie de la législation en matière aéronautique, en y associant de manière étroite les Régions;
- une commission de concertation composée de toutes les parties concernées sera créée afin, notamment, de conseiller les autorités fédérale et régionales quant à une politique aéroportuaire efficace et respectueuse de l'environnement;
- un organe de concertation permanent entre les trois Régions doit être créé de manière urgente afin de développer une politique cohérente à l'échelle de tout le pays. Une Conférence interministérielle sera organisée dans les plus brefs délais.

Considérant la résolution du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale relative à la lutte contre les nuisances générées par le survol de la Région de Bruxelles-Capitale par le trafic aérien dû à l'aéroport de Bruxelles-National du 10 juillet 1998.

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale engage le gouvernement à poursuivre et intensifier les contacts avec le gouvernement fédéral, le gouvernement wallon et le gouvernement flamand et, ce de manière générale, à accomplir toutes démarches utiles afin de tendre à :

- l'exécution effective des obligations d'association prévues par l'article 6, § 3, 4<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup> de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles,
- une négociation avec l'autorité fédérale, la Région flamande et la Région wallonne aux fins de l'amendement des normes techniques relatives à la navigation aérienne conformément à l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup> de la loi spéciale du 8 août 1980,
- obtenir des instances compétentes notamment Belgocontrol et BIAC toutes les données nécessaires à l'application de la législation bruxelloise en matière de nuisances sonores,
- concrétiser les options prises dans la note adoptée en Conseil des Ministres du Gouvernement fédéral en date

krijgen en meer bepaald dat vertegenwoordigers van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering spoedig deel uitmaken van de groepen van deskundigen opgericht door de ICVI, die tot de ICM wordt uitgebreid voor onderwerpen zoals de doorzichtigheid van de milieuprestaties, de klachtenbehandeling, het actieve geluidsbeheer en de meer algemene aspecten van de verwachte evolutie van de luchthavenactiviteiten in België.

met het oog op :

- a) de aanpassing, met naleving van de internationale overeenkomsten, van de normen voor de vliegroutes en de dienstregelingen voor het luchtverkeer om te voorkomen dat gevlogen wordt boven de dichtstbevolkte gebieden en boven de gebieden waar risicovolle activiteiten worden uitgeoefend;
- b) de toekenning van de controlebevoegdheden aan instellingen die helemaal niets uit te staan hebben met de commerciële exploitatie van de luchthavens;
- c) een betere spreiding van het luchtverkeer;
- d) de prioritaire strijd tegen de geluidspieken die de hoofdoorzaak van geluidshinder in het Brussels Gewest zijn;
- e) de uitwerking van een algemeen en op Europees niveau geharmoniseerd beleidsplan voor de luchthavens;
- f) het vaststellen door de federale overheid van normen voor de overvluchtrechten en voor de retributies volgens criteria van geluidshinder zowel voor de activiteiten overdag als 's nachts;
- g) de dringende oprichting van een fonds voor de vergoeding van schade door geluidshinder dat gezamenlijk beheerd wordt door de federale Staat en de Gewesten.

Nr. 2 (van de heer Alain ADRIAENS)

**In het eerste streepje van de eerste considerans, na de woorden "stedelijke omgeving goedgekeurd" de woorden "kat de geluidshinder door het luchtverkeer betreft" toe te voegen.**

#### VERANTWOORDING

De huidige formulering geeft de indruk dat het voormelde besluit het enige is dat de regering heeft uitgevaardigd met betrekking tot het geluid. Dat is echter niet het geval.

du 12 février 2000 et plus spécifiquement la prompte participation de représentants du gouvernement régional bruxellois aux groupes d'experts définis par la CIMIT, élargie à la CIE, en particulier, pour les thèmes relatifs à la transparence des performances environnementales, le traitement des plaintes et la gestion active du bruit, ainsi que les aspects plus globaux des perspectives d'évolution de l'activité aéroportuaire en Belgique,

et ce, aux fins :

- a) d'adapter les normes régissant les itinéraires de vols et les horaires du trafic aérien afin d'éviter le survol des zones les plus densément habitées et les zones où sont localisées des activités à risque et ce dans le respect des conventions internationales;
- b) d'attribuer les compétences de contrôle à des organismes totalement indépendants de l'exploitation commerciale des aéroports;
- c) d'atteindre une meilleure répartition du trafic aérien;
- d) de lutter en priorité contre les pics de bruit qui sont la source majeure de gêne acoustique en Région bruxelloise;
- e) d'élaborer une stratégie aéroportuaire globale, harmonisée au niveau européen;
- f) de définir, au niveau fédéral, des normes régissant les droits de survols et les redevances modulées en fonction de critères acoustiques tant pour les activités diurnes que nocturnes;
- g) de créer de manière urgente un fonds d'indemnisation pour les nuisances acoustiques cogéré par l'Etat fédéral et les Régions.

N° 2 (de M. Alain ADRIAENS)

**Dans le premier tiret du premier considérant, ajouter entre «... en milieu urbain et» et «de l'arrêté du Gouvernement...» les mots, «pour ce qui est des nuisances sonores dues aux avions.»**

#### JUSTIFICATION

La formulation actuelle laisserait supposer que l'arrêté cité est le seul promulgué par le Gouvernement sur le bruit alors que ce n'est pas le cas.