

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2002-2003

26 JUNI 2003

PROPOSITION DE RESOLUTION

**visant à prendre toutes mesures nécessaires
afin de lutter contre les nuisances subies
par les habitants et
liées au survol de Bruxelles à partir
de l'aéroport de Bruxelles-National**

RAPPORT

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

par Mme Geneviève MEUNIER (F) et
M. François ROELANTS du VIVIER (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

1. *Membres effectifs* : MM. Stéphane de Lobkowicz, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Mmes Dominique Dufourny, Marion Lemesre, Marie-Jeanne Riquet, MM. François Roelants du Vivier, Alain Adriaens, Mme Geneviève Meunier, MM. Michel Van Roye, Mohamed Azzouzi, Michel Mook, Joseph Parmentier, Mmes Béatrice Fraiteur, Adelheid Bytbeier, Anne Van Asbroeck.
2. *Membres suppléants* : Mme Danielle Caron, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Philippe Smits, Mme Dominique Braeckman, M. Christos Doukeridis, Mmes Fatiha Saïdi, Sfia Bouarfa, Michèle Carthé, M. Jan Béghin.
3. *Autres membres* : MM. Benoît Cerexhe, Serge de Patoul, Paul Galand, Sven Gatz, Mme Marie-Rose Geuten, MM. Denis Grimberghs, Bernard Ide, Albert Mahieu, Alain Nimegeers, Mme Caroline Persoons, M. Joël Riguelle.

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2002-2003

26 JUNI 2003

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ertoe strekkende alle noodzakelijke
maatregelen te nemen om de hinder
van de vluchten boven Brussel
vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal
voor de inwoners te bestrijden**

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie voor
Leefmilieu, Natuurbehoud
en Waterbeleid

door mevr. Geneviève MEUNIER (F)
en de heer François ROELANTS du VIVIER (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. *Vaste leden* : De heren Stéphane de Lobkowicz, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, mevr. Dominique Dufourny, mevr. Marion Lemesre, mevr. Marie-Jeanne Riquet, de heren François Roelants du Vivier, Alain Adriaens, mevr. Geneviève Meunier, de heren Michel Van Roye, Mohamed Azzouzi, Michel Mook, Joseph Parmentier, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Adelheid Bytbeier, mevr. Anne Van Asbroeck.
2. *Plaatsvervangers* : Mevr. Danielle Caron, de heren Jean-Pierre Cornelissen, Philippe Smits, mevr. Dominique Braeckman, de heer Christos Doukeridis, mevr. Fatiha Saïdi, mevr. Sfia Bouarfa, mevr. Michèle Carthé, de heer Jan Béghin.
3. *Andere leden* : De heren Benoît Cerexhe, Serge de Patoul, Paul Galand, Sven Gatz, mevr. Marie-Rose Geuten, de heren Denis Grimberghs, Bernard Ide, Albert Mahieu, Alain Nimegeers, mevr. Caroline Persoons, de heer Joël Riguelle.

O. Introduction

Le dernier accord relatif à l'aéroport de Bruxelles-National (décision du Comité de Concertation du 24 janvier 2003) et les difficultés techniques rencontrées dans sa mise en application, ont mené à différentes interpellations au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les parlementaires, membres de la commission de l'environnement, ont accédé à la demande de Mme Caroline Persoons d'organiser des auditions en commission.

C'est ainsi que lors de la réunion du 29 avril 2003, les commissaires ont entendu le directeur du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, un représentant de l'Union belge contre les nuisances des avions (UBCNA) et un représentant de Bruxelles Air Libre.

Les représentants de BIAC et Belgocontrol, présents en commission, ont répondu à certaines questions des commissaires. Le ministre Didier Gosuin a également fait état du dossier.

Lors de la réunion du 6 mai 2003, les auditions relatives à la sécurité ont été ajournées. En cause: un différend entre le secrétaire d'Etat compétent et les parlementaires qui souhaitaient entendre le représentant des Pompiers sans poser préalablement les questions au secrétaire d'Etat.

Finalement, ces auditions ont eu lieu le 27 mai 2003, réunion au cours de laquelle sont intervenus Mme Véronique Paulus de Châtelet, Gouverneur de l'Arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale; M. Jan Kamphuis, expert néerlandais d'Airport and Aviation Consultancy (AAC); le secrétaire d'Etat Robert Delathouwer; et M. C. De Sneyder, officier commandant en second du SIAMU.

Lors des réunions des 20 et 24 juin 2003 les commissaires ont travaillé à l'élaboration d'une proposition de résolution visant à transmettre les préoccupations des Bruxellois, tant francophones que néerlandophones, au gouvernement fédéral, où les négociations se poursuivent et où cette problématique ne manquera pas d'être abordée.

O. Inleiding

Het laatste akkoord over de luchthaven Brussel-Nationaal (beslissing van het overlegcomité van 24 januari 2003) en de technische problemen die bij de toepassing ervan zijn gerezen, hebben tot verschillende interpellaties in de Brusselse Hoofdstedelijke Raad geleid.

De parlementsleden, die lid zijn van de commissie voor het Leefmilieu, zijn ingegaan op het verzoek van mevrouw Caroline Persoons om hoorzittingen in de commissie te organiseren.

Bijgevolg hebben de commissieleden tijdens de vergadering van 29 april 2003 de directeur van de Ombudsdienst van de Luchthaven Brussel-Nationaal, vertegenwoordiger van de Belgische Unie tegen vliegtuighinder (BUTV) en een vertegenwoordiger van Bruxelles Air Libre gehoord.

De vertegenwoordigers van BIAC en Belgocontrol die de commissievergadering bijwoonden, hebben bepaalde vragen van de commissieleden beantwoord. Minister Didier Gosuin heeft eveneens verslag uitgebracht over het dossier.

Tijdens de vergadering van 6 mei 2003 werden de hoorzittingen over de veiligheid uitgesteld wegens een geschil tussen de bevoegde staatssecretaris en de parlementsleden die de vertegenwoordiger van de brandweer wensten te horen zonder de vragen vooraf aan de staatssecretaris te stellen.

Die hoorzittingen hebben uiteindelijk plaatsgehad op 27 mei 2003. Tijdens die vergadering hebben mevrouw Véronique Paulus de Châtelet, Gouverneur van het administratief Arrondissement Brussel-Hoofdstad; de heer Jan Kamphuis, Nederlands deskundige van Airport and Aviation Consultancy (AAC), staatssecretaris Robert Delathouwer en de heer C. De Sneyder, officier en tweede in bevel bij de DBDMH, het woord genomen.

Tijdens de vergaderingen van 20 en 24 juni 2003 hebben de commissieleden een voorstel van resolutie opgesteld dat ertoe strekt de bekommernissen van zowel de Franstalige als de Nederlandstalige Brusselaars mee te delen aan federale regering, waar de onderhandelingen worden voortgezet en waar dit vraagstuk zeker zal worden behandeld.

I. Auditions du Médiateur de l'Aéroport de Bruxelles-National et des associations actives dans la lutte contre les nuisances liées au survol de Bruxelles.

1. Exposé de M. Philippe Touwaide, directeur du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Après avoir remercié les députés pour l'invitation à s'exprimer devant la commission, M. Philippe Touwaide ne peut que se réjouir de la discussion ouverte que la commission de l'environnement souhaite mener sur le dossier des nuisances liées au survol du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Il rappelle que le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National a été constitué par arrêté royal du 15 mars 2002 dans le but de recueillir et de traiter les plaintes des riverains, ainsi que de diffuser les informations sur les trajectoires et les nuisances.

Auparavant, les plaintes arrivaient de tous côtés et les riverains ne recevaient aucune réponse. Le Service de Médiation répond à toutes les plaintes et fournit la documentation aux riverains sur toutes leurs interrogations.

Le médiateur n'a malheureusement aucun pouvoir de décision, ni de sanction ou de recommandation. Il souligne que son travail en tant que médiateur fédéral n'est pas aisé. Le médiateur est placé en toute première ligne pour recevoir les coups, les énervements des riverains qui assimilent souvent le médiateur au gestionnaire de l'aéroport ou au décideur, ce qu'il n'est certes pas. C'est chez le médiateur que les habitants se déchaînent pour libérer leurs tensions; le Service de Médiation a un rôle d'écoute, de conseiller et de psychologue face à des riverains énervés, voire à juste titre excédés.

M. Philippe Touwaide souligne qu'il fera une présentation neutre de la façon dont les dix-neuf communes bruxelloises sont survolées de jour comme de nuit.

Les atterrissages

Le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale n'est susceptible d'être survolé à l'atterrissage que par vent du Nord, du Nord-Est ou d'Est supérieur à dix nœuds ou en cas d'indisponibilité des autres pistes pour cause de fermeture ou de travaux.

Dans ce cas, tous les avions atterrissent par la piste transversale 02 en survolant les communes d'Auderghem, de Watermael-Boitsfort et de Woluwe-Saint-Pierre et ce à très, très basse altitude (200 à 300 mètres). En 2002, cette

I. Hoorzittingen met de ombudsman van de luchthaven Brussel-Nationaal en de verenigingen actief in de strijd tegen de hinder van de vluchten boven Brussel

1. Uiteenzetting van de heer Philippe Touwaide, directeur van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal

De heer Philippe Touwaide bedankt de volksvertegenwoordigers voor de uitnodiging en is zeer gelukkig met de open discussie die de commissie voor het leefmilieu over het dossier van de hinder van de vluchten boven het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Hij herinnert eraan dat de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal bij koninklijk besluit van 15 maart 2002 opgericht is om de klachten van de buurtbewoners te behandelen en om informatie te geven over de vluchtroutes en de hinder.

Vroeger kwamen de klachten overal terecht en de buurtbewoners kregen geen enkel antwoord. De ombudsdienst antwoordt op alle klachten en geeft informatie aan de buurtbewoners die vragen hebben.

De ombudsman heeft spijtig genoeg geen enkele beslissingsbevoegdheid en kan geen straffen uitspreken of aanbevelingen doen. Hij onderstreept dat zijn werk als federaal ombudsman niet gemakkelijk is. De ombudsman is de eerste schietschijf van de buurtbewoners. Zij gaan er vaak van uit dat de ombudsman de beheerder van de luchthaven is of beslissingen kan nemen. Dat is dus zeker niet het geval. De buurtbewoners spuwen hun gal uit bij de ombudsman. De ombudsman moet luisteren, advies geven en moet psychologisch inzicht hebben wanneer hij te maken krijgt met gespannen buurtbewoners, die soms terecht over hun toeren gaan.

De heer Philippe Touwaide onderstreept dat hij een objectieve voorstelling zal geven van de manier waarop de 19 Brusselse gemeenten overdag en 's nachts overvlogen worden.

De landingen

Het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt enkel overvlogen wanneer geland wordt bij Noordenwind, Noordoostenwind of Oostenwind met een snelheid hoger dan tien knopen of wanneer andere pistes niet beschikbaar zijn omdat ze gesloten zijn of omdat er werken uitgevoerd worden.

In dat geval landen alle vliegtuigen op de transversale piste 02 over de gemeenten Auderghem, Watermaal-Bosvoorde en Sint-Pieters Woluwe. De vliegtuigen vliegen dan zeer, zeer laag (200 tot 300 meter). In 2002 is deze

piste a été utilisée la journée à 9,9 % du temps, soit plus ou moins trente-cinq jours, et pendant 5,1 % des nuits, soit dix-huit nuits.

Pour l'année 2003, M. Philippe Touwaide signale que la piste 02 a déjà été utilisée quarante et un jours. Il est évident que les conditions climatiques sont assez exceptionnelles depuis le début de l'année, ce qui peut expliquer cette utilisation importante.

Le directeur du Service de Médiation signale que les avions peuvent aussi atterrir par les pistes 07 en survolant tout Bruxelles depuis la commune d'Anderlecht jusqu'à Evere. Du fait de l'approche finale du territoire de Bruxelles à très basse altitude, ce type d'atterrissage est en principe évité au maximum sans toutefois être interdit. Cette configuration d'atterrissage a été utilisée exceptionnellement trois jours en 1991 et pendant trois heures en janvier 2003.

Les décollages de jour

Tous les avions, qui décollent depuis la piste 25 droite, piste parallèle à la chaussée de Haecht, survolent obligatoirement une partie du territoire de la ville de Bruxelles, plus précisément la commune de Haren. Cette piste a été utilisée en 2002 pour 89,3 % des décollages de jour.

Après avoir survolé Haren, les avions virent soit immédiatement vers la droite en direction de Neder-over-Heembeek (47,1 % des décollages en 2002), soit volent tout droit jusqu'à l'altitude de 2.000 pieds puis virent vers la gauche en survolant successivement Schaerbeek, Evere, Saint-Josse ou Bruxelles-Ville, Etterbeek, Woluwe-Saint-Pierre ou Woluwe-Saint-Lambert (cela concerne 41 % des décollages en 2002), soit traversent tout droit l'ensemble du territoire de la Région, de Schaerbeek à Anderlecht en survolant Laeken, Koekelberg et Molenbeek (1,2 % en 2002, car cette procédure est uniquement réservée aux avions gros porteurs à quatre moteurs qui prennent plus difficilement de l'altitude, ce qui représente quatre à cinq avions par jour).

M. Philippe Touwaide signale qu'à partir du 12 juin 2003, l'altitude de survol à partir de laquelle les avions peuvent virer vers la gauche lors d'un décollage depuis la piste 25 droite sera diminuée de 2.000 pieds à 1.700 pieds, ce qui devrait avoir comme répercussion un survol moins lointain ou prolongé du territoire bruxellois en évitant probablement les communes de Saint-Josse, Bruxelles-Ville et Etterbeek.

Tous les décollages effectués depuis les autres pistes – 02, 07 ou 20 – ne survolent pas la Région de Bruxelles-Capitale à basse altitude – c'est-à-dire qu'ils sont repérables par radar – (10,7% des décollages en 2002, soit pendant plus ou moins quarante jours).

piste overdag 9,9 % van de tijd gebruikt, wat overeenstemt met ongeveer met vijfendertig dagen, en gedurende 5,1 % van de tijd 's nachts, met andere woorden 18 nachten.

Voor het jaar 2003 wijst de heer Philippe Touwaide erop dat de piste 02 eenenveertig dagen gebruikt geweest is. Het is duidelijk dat de weersomstandigheden sinds het begin van de dit jaar tamelijk uitzonderlijk zijn, wat een verklaring kan vormen voor dit aanzienlijk gebruik.

De directeur van de ombudsdienst wijst erop dat de vliegtuigen ook op de pistes 07 kunnen landen, over Brussel vanaf de gemeente Anderlecht tot Evere. Omdat net vóór de landing het vliegtuig zeer laag boven Brussel vliegt, wordt dit soort landing in principe zoveel mogelijk vermeden, maar ze is niet verboden. Deze landingsroute is in 1991 uitzonderlijke drie dagen gebruikt, en gedurende drie uur in januari 2003.

Het opstijgen overdag

Alle vliegtuigen die van op de rechterpiste 25, parallel aan de Haachtsesteenweg opstijgen, kunnen niet anders dan een deel van het grondgebied van Brussel-Stad overvliegen, inzonderheid de gemeente Haren. Deze piste is in 2002 voor 89,3 % van de vertrekkende vliegtuigen overdag gebruikt.

Na Haren overvlogen te hebben draaien de vliegtuigen ofwel onmiddellijk naar rechts in de richting van Neder-over-Heembeek (47,1 % van de vertrekkende vliegtuigen in 2002), ofwel stijgen op tot een hoogte van 2000 voet. Dan draaien ze naar links en vliegen ze achtereenvolgens boven Schaerbeek, Evere, Sint-Joost of Brussel-Stad, Etterbeek, Sint-Pieters-Woluwe of Sint-Lambrechts-Woluwe (41 % van de opstijgingen in 2002). Ofwel vliegen ze recht over het grondgebied van het gewest van Schaerbeek tot Anderlecht, over Laeken, Koekelberg en Molenbeek (1,2 % in 2002, omdat deze procedure enkel voorbehouden is voor zware vliegtuigen met vier motoren die minder snel kunnen opstijgen, m.a.w. vier tot vijf vliegtuigen per dag).

De heer Philippe Touwaide wijst erop dat vanaf 12 juni 2003 de vliegtuigen vanaf 1.700 voet in plaats van 2.000 naar links zullen mogen draaien wanneer zij opstijgen van op de rechterpiste 25. Dat heeft als gevolg dat het Brussels grondgebied minder lang overvlogen wordt en dat de gemeenten Sint-Joost, Brussel-Stad en Etterbeek waarschijnlijk gespaard zullen worden.

Alle opstijgingen vanop andere pistes – 02, 07 of 20 – vliegen niet boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op lage hoogte – dat wil zeggen dat zij op de radar gevolgd kunnen worden – (10,7 % van de opstijgingen in 2002, of ongeveer 40 dagen).

La seule route de décollage qui ne se dirige pas directement vers sa balise de destination est la route de Chièvres, depuis la piste 25 droite. Cette route est utilisée pour les décollages en direction de la France, de l'Espagne et du Portugal et représentait 15,1 % des décollages en 2002.

Actuellement, la route de Chièvres tourne vers la périphérie nord de Bruxelles, survole le ring de Bruxelles vers Asse et Zellik, puis vire au-dessus du Pajottenland en direction de Chièvres.

D'aucuns souhaitent restaurer la route Chabert au-dessus de Bruxelles plutôt que de faire une boucle par la périphérie nord le long du ring.

Le directeur du Service de Médiation auprès de Bruxelles-National soulève un autre problème : celui du dimanche après-midi entre 15 heures et 21 heures où il y a une énorme concentration de décollages d'avions à des fréquences très rapprochées. Cette concentration importante en ce jour de repos légal, pendant lequel tous les riverains de l'aéroport souhaiteraient pouvoir profiter de repos et de tranquillité ou de la vie en plein air d'un jardin ou d'une terrasse, n'est pas sans explication. Il souligne que les principaux opérateurs de fret express, de messagerie et de cargo préfèrent avancer tous leurs mouvements aériens dans l'après-midi du dimanche plutôt que durant la nuit du dimanche au lundi.

En réalité en faisant partir de nombreux vols cargos et vols de fret dans l'après-midi du dimanche, les opérateurs aériens profitent du repos hebdomadaire des marchés financiers et du monde économique pour que tous leurs avions parviennent à destination avant la tombée de la nuit. Ainsi ces nombreux décollages d'avions de fret le dimanche après-midi et en début de soirée se font remarquer plus ostensiblement car il s'agit d'avions gros porteurs qui se retrouvent seuls ce jour de la semaine sur des couloirs aériens qu'ils n'utilisent en principe pas.

Les décollages de nuit

Le nombre total annuel de vols de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National diminue chaque année depuis l'année 2000. En 2002, il y a eu 19.575 vols de nuit, soit une diminution de 6,58 %. Plus ou moins vingt-cinq décollages partent la nuit, malheureusement fortement concentrés au niveau des horaires entre trois et cinq heures du matin. Ces heures varient en fonction des jours et de la saison aéronautique. Le nombre total de décollages nocturnes au cours de l'année 2002 a atteint 8.076 décollages de nuit, dont 5.449, soit 67 %, depuis la piste 25 droite et 2.123, soit 28,2 %, depuis la piste 20.

Le médiateur confirme que la Région de Bruxelles-Capitale n'est susceptible d'être survolée la nuit que par des décollages depuis la seule piste 25 droite.

De enige piste van waarop opstijgende vliegtuigen niet rechtstreeks van hun bestemming vliegen, is de route Chièvres, vanop de rechterpiste 25. Deze route wordt gebruikt van opstijgende vliegtuigen naar Frankrijk, Spanje en Portugal en vertegenwoordigde 15,1 % van de opstijgingen in 2002.

De route Chièvres draait thans in de richting van de noordrand van Brussel, vliegt boven de ring van Brussel naar Asse en Zellik en draait dan boven het Pajottenland in de richting van Chièvres.

Sommigen willen de route-Chabert boven Brussel opnieuw volgen, in plaats van een lus te maken boven de Noordrand langs de Ring.

De directeur van de Ombudsdienst van Brussel-Nationaal wijst op een ander probleem. Zondagnamiddag tussen 15.00 uur en 21.00 uur is er een enorme concentratie van opstijgende vliegtuigen die zeer snel na elkaar vertrekken. Deze concentratie overdag op een wettelijke rustdag, wanneer alle buurtbewoners van de luchthaven zouden willen rusten of gezellig in openlucht, in een tuin of op een terras, zouden willen toeven, heeft wel degelijk een verklaring. Hij onderstreept dat de voornaamste maatschappijen die expresgoederen vervoeren, pakjes- en cargomaatschappijen liever hun vluchtbewegingen vroeger in de namiddag van zondag plannen in plaats van gedurende de nacht van zondag op maandag.

Door heel wacht vrachtvliegtuigen zondagnamiddag te laten vertrekken, maken de luchtvaartmaatschappijen van de zondagsrust van de financiële markten en de economische sector om ervoor te zorgen dat hun vliegtuigen vóór het vallen van de nacht ter bestemming zijn. Deze talrijke vrachtvliegtuigen op zondagnamiddag en in de vooravond op zondag vallen des te meer op omdat het zware vliegtuigen zijn die enkel op dié dag van de week gebruik maken van de luchtcorridors die zij in principe niet gebruiken.

De opstijgingen 's nachts

Het jaarlijkse aantal nachtvluchten van Brussel Nationaal verminderd sinds het jaar 2000 ieder jaar. In 2002 zijn er 19.575 nachtvluchten geweest, dat is een vermindering met 6,58 %. Ongeveer vijftig vliegtuigen vertrekken 's nachts. Spijtig genoeg gebeurt dat tussen drie en vijf uur 's ochtends. Deze vertrekuren hangen af van de dagen en het luchtvaartseizoen. Het totale aantal opstijgingen 's nachts in 2002 bedroeg 8.076, waarvan 5.449 of 67 % vanop de rechterpiste 25, en 2.123 of 28,2 % vanop piste 20.

De ombudsman vestigt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 's nachts enkel overvlogen wordt door vliegtuigen die vanop de rechterpiste 25 vertrekken.

Les procédures spéciales de nuit ont par le passé été déjà fort controversées et souvent modifiées. Depuis 1988, on décollait la nuit surtout depuis les pistes 20 et 25 droite avec quelques survols de Bruxelles. On a instauré un Tour de Brabant en 1994 par lequel les avions contournaient la Région de Bruxelles-Capitale jusqu'à Affligem avant de la retraverser à une altitude supérieure à 4.000 pieds (l'avion n'est plus détectable par radar). L'utilisation du Tour de Brabant a été restreinte en 1997, puis réorganisée en 2001 pour aboutir à la décision de concentrer les routes de nuit sur un seul couloir aérien en 2002.

Ainsi, jusqu'au 30 octobre 2002, quelques avions décollaient de nuit, souvent entre 23 heures et 1 heure du matin, pour survoler le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Depuis le 31 octobre 2002, le virage vers la gauche de nuit n'est plus une route qui peut être utilisée et seul le virage vers la droite avec survol d'Haren et de Neder-over-Heembeek est utilisé en décollage depuis la piste 25 droite.

Dans l'accord du Comité de concertation du 24 janvier 2003, il est prévu qu'une nouvelle route de nuit soit instaurée à travers le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Seuls les avions en direction de la balise de Chièvres qui ont un quota individuel de bruit inférieur à quatre pourraient l'utiliser de nuit. Le nombre moyen d'avions autorisés à utiliser cette nouvelle procédure serait de 3,2 mouvements par nuit.

M. Philippe Touwaide souhaite relever d'autres points qui lui semblent également indispensables à une parfaite compréhension de ce dossier.

On entend beaucoup parler de concentration. Pour le médiateur, il existe trois types de concentration différents des mouvements d'avion :

- la concentration de la route en faisant passer tous les avions utilisant une même route aérienne au même endroit;
- la concentration des horaires en faisant partir de nombreux avions pendant une même plage horaire;
- la concentration des mouvements en faisant décoller tous les mouvements sur une même piste et vers une même région.

M. Philippe Touwaide informe qu'il a passé (de sa propre décision) quarante nuits complètes dans la périphérie nord de Bruxelles pour pouvoir mieux analyser et observer les décollages de nuit. Certains survols sont réellement bruyants et impressionnants. Le directeur du Service de Médiation comprend parfaitement qu'un riverain une fois réveillé ne puisse plus se rendormir ou se reposer en toute tranquillité.

De bijzondere procedures 's nachts zijn in het verleden reeds sterk betwist geweest en vaak gewijzigd. Sinds 1988 vertrok men 's nachts vooral vanop de piste 20 en de rechterpiste 25, waarbij Brussel soms overvlogen werd. In 1994 heeft men een ronde van Brabant ingevoerd waarbij de vliegtuigen rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vlogen tot in Affligem en vervolgens boven het Gewest vlogen op een hoogte van meer dan 4.000 voet (het vliegtuig kan niet meer op de radar gevolgd worden). Het gebruik van de ronde van Brabant is in 1997 beperkt, en in 2001 gewijzigd. Uiteindelijk is in 2002 beslist om de nachtvluchten via één enkele luchtcorridor te leiden.

Tot 30 oktober 2002 vertrokken er dus enkele vliegtuigen 's nachts, vaak tussen 23.00 uur en 01.00 uur 's morgens, over het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Sinds 31 oktober 2002 mag er 's nachts niet meer naar links gedraaid worden. Enkel de bocht naar rechts boven Haren en Neder-over-Heembeek wordt nog gebruikt voor opstijgende vliegtuigen vanaf de rechterpiste 25.

In het akkoord van het Overlegcomité van 24 januari 2003 wordt bepaald dat er een nieuwe nachtroute ingevoerd wordt boven het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Enkel de vliegtuigen in de richting van Chièvres die een individueel geluidsquota hebben dat lager is dan vier mogen die route 's nachts volgen. Het gemiddelde aantal vliegtuigen dat deze nieuwe procedure mag volgen, zou vastgesteld zijn op 3,2 bewegingen per nacht.

De heer Philippe Touwaide wijst op enkele andere punten die volgens hem van essentieel belang zijn voor een goed begrip van dit dossier.

Er wordt veel gepraat over concentratie. Volgens de ombudsman bestaan er drie soorten concentraties van vliegbewegingen :

- de concentratie van de route waarbij alle vliegtuigen op dezelfde luchtcorridor volgen;
- de concentratie van de vertrekuren waarbij tal van vliegtuigen binnen een bepaalde tijdsperiode vertrekken;
- de concentratie van de bewegingen waarbij alle bewegingen naar eenzelfde piste en eenzelfde gewest geleid worden.

De heer Philippe Touwaide verklaart dat hij op eigen initiatief veertig volledige nachten doorgebracht heeft in de noordrand van Brussel om de opstijgende vluchten 's nachts beter te kunnen analyseren en waar te nemen. Bepaalde overvluchten zijn zeer luidruchtig en indrukwekkend. De directeur van de ombudsdienst begrijpt zeer goed dat een buurtbewoner die wakker wordt niet meer kan slapen of niet meer kan rusten.

M. Philippe Touwaide souhaite également clarifier et préciser ce qui a été écrit ou dit sur les zones d'interdiction de survol autour de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour rappel, il existe trois arrêtés royaux établissant des zones d'interdiction de trafic autour de Bruxelles.

Le premier arrêté date de 1954. Il établit une zone d'interdiction sans exception dans une circonférence de 1.500 mètres centrée sur le Château royal de Laeken.

Les deux arrêtés datant de 1958 établissent des zones de non-survol, pour lesquelles les avions qui sont suivis par les services de régulation de la circulation aérienne ne sont pas soumis à cette interdiction. Il s'agit d'une zone d'une circonférence de 5 km de rayon centrée sur le parc de Bruxelles, ainsi que toujours aussi curieusement alors que l'Expo 58 est bien lointaine, du plateau du Heysel.

Personne n'a été capable de préciser au directeur du Service de Médiation la date d'abrogation de l'interdiction de survol du site de l'Exposition universelle de 1958. Il en est donc réduit à supposer que l'on a oublié d'abroger cet arrêté et qu'il reste toujours d'application.

Enfin, M. Philippe Touwaide souhaite mettre l'accent sur deux plages horaires particulièrement problématiques: soit très tôt le matin, entre six heures et huit heures, soit tard le soir, entre vingt-et-une heures et vingt-trois heures, période utilisée par des avions gros porteurs à niveau de bruit élevé pour décoller. L'introduction d'une limitation du niveau de bruit admissible serait une piste de réflexion à suivre pour diminuer les nuisances de ces décollages matinaux ou du soir. M. Philippe Touwaide a remarqué une très forte concentration de mouvements sur certaines heures. C'est cet effet-là, répétitif, concentré sans arrêt pendant une ou deux heures la nuit, le matin ou le soir, qui énerve les habitants, qui les dérange et qui les perturbe. Ce phénomène de pointe de trafic aboutit parfois à plus de vingt survols d'une région pendant une heure.

M. Philippe Touwaide pense qu'en plus de toutes les initiatives qui ont été développées depuis quatre ans par la concertation entre l'Etat fédéral et les Régions, il faut continuer à agir pour diminuer considérablement, partout, c'est-à-dire dans toutes les régions, l'impact environnemental des avions, de jour comme de nuit. De même, les conséquences d'un accroissement du trafic aérien de jour comme de nuit doivent être analysées car elles pourraient avoir un sérieux impact environnemental.

En conclusion, en tant que médiateur fédéral de l'aéroport de Bruxelles-National, passionné par l'aéronautique, par le droit aérien et par l'univers du transport en général, M. Philippe Touwaide signale qu'il est passionné par son travail, bien qu'il soit très difficile. Difficile, car en moins de trois mois on a déjà changé trois fois les décisions relatives aux routes de nuit :

De heer Philippe Touwaide verduidelijkt ook nog wat geschreven of gezegd is over de gebieden rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waarboven een vliegverbod geldt. Hij herinnert eraan dat er drie Koninklijke besluiten bestaan die deze verboden gebieden rond Brussel beschrijven.

Het eerste besluit dateert van 1954. Het besluit bepaalt een verboden gebied zonder uitzondering, binnen een straal van 1.500 meter rond het Koninklijk paleis van Laken.

De twee besluiten van 1958 beschrijven de gebieden waarboven niet gevlogen mag worden. Een artikel bepaalt dat de vliegtuigen die door de luchtverkeersleiding gevolgd worden niet aan dit verbod onderworpen worden. Het gaat om een gebied binnen een straal van 5 km rond het park van Brussel en om de Heizelvlakte, hoewel de Wereldtentoonstelling van '58 nu al reeds geruime tijd achter ons ligt.

Niemand heeft aan de directeur van de Ombudsdienst kunnen zeggen wanneer het verbod om de site van de Wereldtentoonstelling van 1958 te overvliegen, opgeheven is. Hij moet er dus wel van uitgaan dat men vergeten is om dit besluit op te heffen en dat het nog altijd van toepassing is.

De heer Philippe Touwaide onderstreept tot slot dat twee tijdspannes in het bijzonder voor problemen zorgen: ofwel zeer vroeg 's morgens, tussen zes en acht uur, ofwel 's avonds, tussen eenentwintig uur en drieëntwintig uur. Binnen deze tijdspannes vertrekken de zware vliegtuigen die veel lawaai maken. De invoering van een grens voor geluidshinder zou een denkpeste kunnen zijn om de hinder 's morgens of 's avonds van opstijgende vluchten te verminderen. De heer Philippe Touwaide heeft vastgesteld dat er een sterke concentratie van vluchtbewegingen tijdens bepaalde uren is. Het is dit onophoudelijke lawaai gedurende één of twee uren 's nachts of 's morgens dat de buurtbewoners op de zenuwen werkt en hen mateloos stoort. Tijdens deze spitsuren wordt een gebied soms gedurende een uur meer dan twintig maal overvlogen.

De heer Philippe Touwaide meent dat er niet alleen initiatieven in overleg tussen de federale overheid en de gewesten genomen moeten worden zoals reeds vier jaar het geval is, maar dat men er moet voor zorgen dat in alle gewesten de milieugevolgen van de vluchten 's nachts en overdag verminderd worden. De gevolgen van een toename van het luchtverkeer overdag en 's nachts moeten geanalyseerd worden omdat die zeer ernstige gevolgen zou kunnen hebben.

De luchtvaart is voor de federale ombudsman van de luchthaven Brussel-Nationaal een ware passie, net zoals het luchtvaartrecht en het vervoer in het algemeen. De heer Philippe Touwaide zegt dat hij opgaat in zijn werk, hoewel dit werk zeer moeilijk is. Op minder dan drie maanden tijd heeft men immers de beslissingen over de nachtvluchten driemaal gewijzigd :

- le 29 novembre 2002, on décide de suspendre la concentration initialement prévue;
- le 26 décembre 2002, on postpose la concentration sine die;
- le 24 janvier 2003, on décide de disperser les routes de nuit en fonction des destinations suivies par les avions.

En tant que médiateur, M. Philippe Touwaide doit expliquer ces changements de décision aux citoyens, lesquels sont totalement perdus et ne savent plus qui est qui et qui fait quoi. Les personnes survolées contestent des décisions qui sont politiques et inquantifiables. Cependant, M. Philippe Touwaide reste persuadé qu'un énorme travail d'information et de documentation a déjà été effectué depuis plus d'un an par le Service de Médiation, qui est utile à tous les riverains.

2. Exposé de M. François Van Hoobrouck, vice-président de l'Union belge contre les nuisances des avions

M. François Van Hoobrouck remercie les parlementaires d'avoir permis à la plus ancienne association bruxelloise de lutte contre les nuisances des avions de participer à une audition sur la problématique des nuisances d'avions autour du site aéroportuaire de Bruxelles-National.

L'UBCNA mène sans relâche un combat contre toutes les nuisances des avions depuis plus de treize ans à tous les niveaux de pouvoir et agit pour un meilleur environnement pour tous, notamment dans la Région de Bruxelles-Capitale.

L'aéroport de Bruxelles-National ne doit pas constituer un conflit communautaire.

Les avions ne doivent pas constituer un conflit communautaire. Ils ne s'expriment en aucune langue mais survolent les trois Régions de notre pays en perturbant de la même façon le sommeil de millions de riverains. Nous devons tous travailler ensemble pour obtenir des résultats qui se concrétisent directement sur les avions, seul moyen de limiter le bruit au profit de tous, et non en déviant les trajectoires sur l'une ou l'autre région.

Contrairement à ce qui a été prétendu par certains ne connaissant pas le dossier à la perfection, tous les avions tant de jour que de nuit doivent survoler obligatoirement, et malheureusement systématiquement, une partie du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir la limite du territoire de la Ville de Bruxelles, l'ancienne commune fusionnée de Haren, mais aussi la moitié du territoire de la Région pendant la journée.

La piste principale de décollage 25 droite a été utilisée à 89,3 % du temps au cours de l'année 2002, et 47,1 % de

- op 29 november 2002 wordt er beslist om de oorspronkelijk geplande concentratie op te schorten;
- op 26 december 2002 wordt de concentratie sine die uitgesteld;
- op 24 januari 2003 wordt beslist de nachtvluchten te spreiden naargelang de bestellingen van de vliegtuigen.

De heer Philippe Touwaide moet als ombudsman deze wijzigingen aan de burgers uitleggen. Die zijn volledig het noorden kwijt en weten niet meer wie voor wat bevoegd is. De mensen die last hebben van overvliegende vliegtuigen betwisten de beslissingen die politiek en niet kwantificeerbaar zijn. De heer Philippe Touwaide blijft ervan overtuigd dat er sinds een jaar enorm veel werk inzake informatieverbreiding geleverd is door de ombudsdienst. Dat is nuttig voor alle buurtbewoners.

2. Uiteenzetting van de heer François Van Hoobrouck, ondervoorzitter van de Belgische Unie tegen de hinder van de vliegtuigen

De heer François Van Hoobrouck bedankt de parlementsleden om de oudste Brusselse vereniging voor de strijd tegen de hinder van de vliegtuigen uit te nodigen op een hoorzitting over de problematiek van de hinder van vliegtuigen rond de luchthaven Brussel-Nationaal.

De vereniging voert een ononderbroken strijd tegen alle hinder van vliegtuigen sinds meer dan dertien jaar en op alle gezagniveaus. De vereniging ijvert voor een beter leefkader voor iedereen; in het bijzonder in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De luchthaven Brussel-Nationaal mag geen communautair conflict worden.

De vliegtuigen mogen geen communautair conflict zijn. De vliegtuigen spreken geen enkele taal maar vliegen over de drie gewesten van ons land en verstoren de slaap van miljoen buurtbewoners op dezelfde manier. Wij moeten samenwerken om resultaten te verkrijgen die rechtstreeks verband houden met de vliegtuigen omdat het de enige manier is om de geluidshinder voor iedereen te verminderen. Het heeft geen zin om de routes van de vliegtuigen boven een of ander gewest af te leiden.

In tegenstelling tot wat sommigen beweerd hebben die het dossier niet helemaal kennen, moeten de vliegtuigen zowel overdag als 's nachts verplicht, en spijtig genoeg systematisch, over een deel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vliegen, te weten de grens van het grondgebied van Brussel-Stad, de voormalige gefusioneerde gemeente Haren, maar ook de helft van het grondgebied van het Gewest overdag.

De voornaamste opstijginspiste, de rechtoppiste 25, is 89,3 % van de tijd gebruikt in de loop van het jaar 2002.

décollages ont viré à droite vers la périphérie nord pour 42,2 % au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale, soit une petite différence sur l'année de 7.000 avions.

Dans les textes des accords gouvernementaux, ainsi que dans les pamphlets de certains groupes d'actions, n'ont été repris comme survolant Bruxelles que les seuls 1.500 décollages annuels d'avions gros porteurs qui doivent monter tout droit jusqu'à l'altitude de 4.000 pieds avant de virer vers la gauche. Cyniquement, certains se sont amusés à présenter comme ne survolant que Kraainem et Wezembeek-Oppem tous les virages à gauche alors que tous ces avions survolent Haren, Schaerbeek, Evere, Etterbeek, les deux Woluwe mais parfois aussi le centre historique de Bruxelles. Il faut rester sérieux, les décollages de jour sont plus ou moins équilibrés: la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que la Région flamande sont autant survolées, sans aucune discrimination.

Les riverains de la périphérie nord de Bruxelles ont mené une campagne de désinformation, en publiant de fausses données de trafic, de fausses cartes et de faux chiffres d'utilisation des pistes. Ils continuent de prétendre que tant les vols de jour que de nuit ont été déviés sur leur Région, ce qui est totalement faux. Malheureusement certains politiques les ont crus et ont de ce fait apporté leur soutien à cette politique de désinformation prétendant que la périphérie nord est victime d'une discrimination et que Bruxelles est épargnée.

Ce qui explique qu'aujourd'hui une partie de la Flandre veut à tout prix que le centre historique de Bruxelles soit survolé de jour comme de nuit, question de principe.

Quid de la nécessité économique ?

Les vols de nuit ne sont absolument pas une nécessité économique. Aucune loi, aucun critère économique n'impose aux compagnies aériennes de fret express de voler la nuit. Ce n'est que pour de strictes raisons de concurrence interne au secteur des sociétés de messagerie express, que les vols de nuit ont vu le jour. De plus, en terme d'emplois, selon BIAC, les vols de nuit emploieraient moins de 200 personnes domiciliées en Région de Bruxelles-Capitale.

Le principe est simple à comprendre. Pour des raisons commerciales, les sociétés ont suggéré insidieusement à leurs clients un ramassage des colis de plus en plus tardif et la nécessité d'une livraison à destination de plus en plus tôt; de ce fait, la période de nuit, pendant laquelle règne une certaine inactivité économique partielle dans le monde des affaires, est mise à profit pour véhiculer les colis et les amener à destination, en assurant le transport des colis pendant la nuit.

47,1 % van de opstijgende vliegtuigen zijn naar rechts gedraaid boven de noordrand, en 42,2 % boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met andere woorden een klein verschil van 7.000 vliegtuigen per jaar.

In de teksten van de regeringsakkoorden en in de pamfletten van bepaalde actiegroepen is enkel sprake van de 1.500 zware vliegtuigen die jaarlijks opstijgen boven Brussel en die tot 4.000 voet moeten stijgen alvorens naar links te draaien. Het is cynisch dat sommigen een plezier in geschept hebben om te beweren dat alle vluchten die naar links draaien enkel boven Kraainem en Wezenbeek-Oppem vliegen, hoewel al deze vliegtuigen in werkelijkheid boven Haren, Schaerbeek, Evere, Etterbeek en de Woluwe's vliegen, en soms ook boven het historische centrum van Brussel. Men moet ernstig blijven: de opstijgingen overdag zijn min of meer in evenwicht en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest worden zonder enige discriminatie evenveel overvlogen.

De buurtbewoners van de Noordrand van Brussel hebben een desinformatiecampagne gevoerd en hebben verkeerde gegevens over het luchtverkeer, misleidende kaarten en foute cijfers over het gebruik van de piste verspreid. Zij blijven beweren dat zowel de vluchten overdag als de nachtvluchten boven hun gewest afgeleid zijn, wat helemaal fout is. Spijtig genoeg hebben bepaalde politici daaraan geloof gehecht en hebben zij hun steun betuigd aan deze desinformatiecampagne. Zij hebben beweerd dat de noordrand het slachtoffer is van discriminatie en dat Brussel gespaard wordt.

Dat verklaart waarom vandaag een deel van Vlaanderen absoluut wil dat er zowel overdag als 's nachts boven het historisch centrum van Brussel gevlogen wordt. Dat is een principekwestie geworden.

Hoe staat het met de economische noodzaak ?

De nachtvluchten zijn zeker geen economische noodzaak. Geen enkele wet of geen enkel economisch criterium verplicht de luchtvaartmaatschappijen die expresgoederen vervoeren om 's nachts te vliegen. Het is enkel als gevolg van interne concurrentie binnen de koerierdiensten dat de nachtvluchten er gekomen zijn. Volgens BIAC zouden de nachtvluchten minder dan 200 personen die hun woonplaats in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben, tewerkstellen.

Het principe is eenvoudig te begrijpen. Om commerciële redenen hebben de maatschappijen hun klanten er op slinkse wijze er van overtuigd om de pakjes steeds later op te halen en beweren zij dat het nodig is om de levering steeds vroeger ter bestemming te brengen. Op die manier wordt 's nachts gebruik gemaakt van een moment van gedeeltelijke economische inactiviteit in de zakenwereld om pakjes te vervoeren en ter bestemming te brengen.

Les moyens modernes de communication (fax, mail, Internet) apportent des solutions concrètes à l'urgence de transmission de documents, les vols de nuit ne représentent donc absolument pas une nécessité économique pour cause d'urgence.

Seule une disposition réglementaire européenne d'interdiction de tous les vols de nuit en Europe entre 23 et 06 heures apporterait une solution à cette problématique, tout en permettant le maintien de l'emploi en faisant atterrir tous les avions avant 23 heures et en ne les autorisant à décoller qu'à partir de 6 heures du matin, et de ce fait en modifiant les heures de prise et remise des colis d'à peine maximum 2 heures.

La compagnie de messagerie express, devenue depuis peu filiale à 100 % de la Deutsche Post, est une activité rentable. L'Etat belge a fait les yeux doux à une compagnie de messagerie express pour qu'elle s'installe à Bruxelles-National en 1984. Cette compagnie de messagerie express paie un loyer dérisoire pour les hangars occupés, ainsi que pour son centre de tri. Une compagnie de messagerie express utilise de tout vieux avions, rentabilisés et amortis depuis plus de quinze ans, elle a toutes les facilités pour travailler à Bruxelles. N'oublions pas qu'une compagnie de messagerie express et donc la Poste allemande, concurrent directement la poste belge en s'étant lancée dans le créneau de la distribution rapide de colis, paquets et autres pièces de rechange.

Une interdiction des vols de nuit à l'Aéroport fédéral de Bruxelles-National, rapporterait sur base annuelle, 4,8 millions d'euros à l'Etat belge. Ce chiffre tient compte à la fois de la baisse des dépenses de santé provoquées par la fin des vols de nuit – évaluées à 11,03 millions d'euros – et de la diminution des revenus de l'impôt estimé à 6,16 millions d'euros.

Cette étude « Epervier » a été réalisée par l'association de défense des riverains de Wezembeek-Oppeem « AWACSS » pour le compte de l'UBCNA.

L'UBCNA demande le retrait immédiat de tous les avions anciens.

Une compagnie de messagerie express utilise depuis longtemps des avions qui ont presque quarante ans, et ce uniquement pour des questions de rentabilité sans aucune prise en considération de la charge importante en terme de bruit émis par ces vieux et dangereux avions sur l'environnement urbain autour de l'Aéroport de Bruxelles-National.

Alors que d'autres compagnies de fret disposent d'une flotte d'avions modernes construits après 1995, cette compagnie de messagerie express se propose de remplacer, enfin, ses Boeing 727 « hushkittés » construits entre 1963 et 1970 par de « nouveaux » Boeing 757 qui ont été rachetés d'occasion à British Airways et qui volent depuis 1982.

De moderne communicatiemiddelen (fax, mail, internet) bieden een concreet alternatief voor het vervoer van documenten. De nachtvluchten vormen dus zeker geen dringende economische noodzaak.

Enkel een Europese verordening die alle nachtvluchten in Europa tussen 23.00 uur en 06.00 uur verbiedt zou een oplossing vormen. Daarbij zou de werkgelegenheid behouden worden. Alle vliegtuigen zouden vóór 23.00 uur moeten landen en zouden pas opnieuw vanaf 06.00 uur 's morgens mogen vertrekken. De uren waarbinnen de pakjes opgehaald en afgegeven moeten worden zouden met maximum twee uur verschoven worden.

De koerierdienst, die sinds kort voor 100% een filiaal van de Deutsche Post geworden is, brengt geld op. De Belgische staat heeft een koerierdienst ertoe verleid om zich sinds 1984 in Brussel Nationaal te vestigen. Deze koerierdienst betaalt een belachelijk kleine huursom voor de loodsen die ze gebruikt en voor het sorteercentrum. Een koerierdienst maakt gebruik van oude vliegtuigen die al meer dan vijftien jaar afgeschreven zijn. De dienst beschikt over alle faciliteiten om in Brussel te werken. Wij mogen ook niet vergeten dat een koerierdienst en dus de Deutsche Post rechtstreekse concurrenten zijn van de Belgische Post en een gat in de markt gevuld hebben op het vlak van snelle verdeling van pakjes en wisselstukken.

Een verbod op nachtvluchten in de federale luchthaven Brussel Nationaal zou op jaarbasis 4,8 miljoen euro aan de Belgische staat opbrengen. Dit cijfer houdt zowel rekening met de vermindering van de gezondheidsuitgaven als gevolg van het einde van de nachtvluchten (geraamd op 11,03 miljoen euro) en met de verminderde belastinginkomsten (geraamd op 6,16 miljoen euro).

Deze studie « Epervier » is uitgevoerd door het buurtcomité van de buurtbewoners van Wezembeek-Oppeem « AWACSS » voor rekening van de Belgische Unie tegen de Hinder van Vliegtuigen.

De Belgische Unie tegen de Hinder van Vliegtuigen vraagt dat alle oude vliegtuigen een vliegverbod krijgen.

Een koerierdienst gebruikt sinds lang vliegtuigen die bijna veertig jaar oud zijn, enkel en alleen maar omdat het meer opbrengt. Zij houdt geen rekening met de enorme geluidshinder veroorzaakt door deze oude en gevaarlijke toestellen voor de stedelijke omgeving rond de luchthaven Brussel-Nationaal.

Andere maatschappijen voor vrachtvervoer beschikken over een moderne luchtflot die na 1995 gebouwd is. Deze koerierdienst is van plan om eindelijk haar Boeings 727 uitgerust met een hushit en die tussen 1963 en 1970 gebouwd zijn, te vervangen door « nieuwe » Boeings 757 die tweedehands gekocht zijn van British Airways en die sinds 1982 in de lucht zijn.

Sans une compagnie de messagerie express, il n'y aurait pratiquement pas de vols pendant la nuit à l'Aéroport de Bruxelles-National. La compagnie de messagerie express exploite environ cinquante mouvements d'avions par nuit, soit vingt-cinq atterrissages et vingt-cinq décollages. Pendant l'été, de nombreux vols charters viennent s'ajouter aux mouvements bruyants d'avions cargos. Souvent ces charters partent vers quatre heures du matin.

Les vols de nuit n'apportent rien à la Belgique, ni à l'aéroport. Il s'agit d'un moyen artificiel de créer du trafic à l'aéroport de Bruxelles-National. La seule solution aux problèmes légitimes de tous les riverains serait une suppression pure et simple de tous les vols de nuit, sans exception, pendant la période de nuit entre 23 et 6 heures locales à Bruxelles. Tous les riverains, dans quelque région qu'ils se trouvent, seraient ainsi définitivement épargnés des nuisances sonores des avions pendant la nuit.

L'UBCNA dit non à la dispersion

L'accord de concertation entre l'Etat et les Régions a consacré, le 24 janvier dernier, un magistral retour en arrière pour abandonner le principe de la concentration des vols de nuit décidé le 9 février 2001 sur un même couloir aérien avec constitution d'une zone d'isolation pour arriver, sans aucune méthodologie ni étude sérieuse, à une dispersion totale des vols de nuit, prélude à une même dispersion de jour.

M. Van Hoobrouck attire tout particulièrement l'attention des décideurs politiques sur leur responsabilité personnelle qui serait gravement et irrémédiablement engagée en cas d'accident aérien survenant au-dessus de la capitale de l'Europe du fait de cette nouvelle politique de dispersion des décollages. Toute personne sensée sait pertinemment bien que 85 % des accidents d'avions surviennent soit au décollage soit à l'atterrissage.

D'autre part, cette nouvelle route de nuit survolerait en partie le domaine royal de Laeken, alors que cette propriété est strictement interdite de survol, sans aucune exception, par un arrêté royal datant de 1954 mais frôlerait aussi le terminal gazier du Marly ainsi que la centrale électrique de Drogenbos.

La dispersion, de jour comme de nuit, de tous les vols, tant à l'atterrissage qu'au décollage, est totalement illogique. C'est répandre la peste sans la soigner. Seule l'interdiction progressive et définitive des vols de nuit permet d'apporter une solution radicale au problème des nuisances sonores engendrées par les vols de nuit.

Même une meilleure utilisation des pistes la nuit, comme l'utilisation de la piste 07 gauche pour les décollages, n'apporterait aucune solution. L'aéroport de Bruxel-

Zonder een koerierdienst zouden er praktisch geen vluchten 's nachts zijn op de luchthaven van Brussel-Nationaal. De koerierdienst vertegenwoordigt ongeveer vijftig vluchtbewegingen per nacht, of vijftientwintig opstijgingen en vijftientwintig landingen. In de zomer komen er tal van chartervluchten bij naast de zware en lawaaierige vrachtvliegtuigen. Vaak vertrekken deze charters rond vier uur 's morgens.

De nachtvluchten zijn van geen betekenis voor België of voor de luchthaven. Het is een artificieel middel om luchthavenverkeer te creëren op de luchthaven Brussel-Nationaal. De enige oplossing voor de gefundeerde problemen van alle buurtbewoners zou simpelweg de afschaffing zijn van alle nachtvluchten van 23.00 uur tot 06.00 uur in Brussel. Alle buurtbewoners, in welk gewest zij ook wonen zouden definitief bespaard blijven van de geluidshinder van de vliegtuigen 's nachts.

De Belgische Unie tegen de Hinder van Vliegtuigen is gekant tegen de spreiding

Het overlegakkoord tussen de Staat en de Gewesten van 24 januari 2003 is een fenomenale stap achteruit. De concentratie van de nachtvluchten waartoe op 9 februari 2001 beslist was, in een enkele luchtcorridor met een isolatiegebied is zonder enige methodologie of ernstige studie opgegeven ten voordele van een volledige spreiding van de nachtvluchten, een voorbode van eenzelfde spreiding per overdag.

De heer François Van Hoobrouck vestigt in het bijzonder de aandacht van de politici op hun persoonlijke verantwoordelijkheid. Zij zouden onherroepelijk aansprakelijk gesteld worden in geval van een luchtramp boven de hoofdstad van Europa als gevolg van dit nieuwe beleid op het vlak spreiding van de opstijgende vliegtuigen. Een mens met gezond verstand weet zeer goed dat 85 % van de vliegtuigrampen bij de opstijging of de landing gebeuren.

Bovendien zou deze nieuwe nachtroute een deel van het koninklijk domein van Laken overvliegen, hoewel het verboden is boven dit eigendom te vliegen. Daar mag geen enkele uitzondering op gemaakt worden. Een en ander is bepaald in een koninklijk besluit van 1954. Men zou ook rakelings langs de gastterminal en de elektriciteitscentrale van Drogenbos vliegen.

De spreiding, zowel overdag als 's nachts, van alle vluchten, zowel bij het opstijgen als bij het landen, is volledig onlogisch. Men verspreidt de pest in plaats van ze te bestrijden. Enkel het progressieve en definitieve verbod van de nachtvluchten zou een radicale oplossing zijn voor de geluidshinder veroorzaakt door de nachtvluchten.

Zelfs een beter gebruik van de pistes 's nachts, zoals het gebruik van de linkerpiste 07 voor de opstijgingen, zou geen oplossing zijn. De luchthaven Brussel-Nationaal zit

les-National est tellement enclavé entre des banlieues urbanisées que des riverains seront toujours survolés.

Certains élus politiques flamands censés représenter les intérêts des Bruxellois défendent même le retour de la route « Chabert », à savoir faire traverser tout Bruxelles de jour comme de nuit aux avions décollant vers la France, l'Espagne et le Portugal. Cette mesure aurait pour effet de déstabiliser l'équilibre logique entre les survols de la périphérie nord et de Bruxelles, en ramenant \pm 60 % des décollages au-dessus de Bruxelles (contre 42,2 % en 2002) pour seulement 32 % dans la périphérie nord (pour 47,1 % en 2002).

Enfin, ni la ministre fédérale ni les ministres bruxellois n'ont donné leur accord définitif à la nouvelle route de nuit devant traverser toute la Région de Bruxelles-Capitale, puisque la Flandre veut à tout prix que Bruxelles ait son lot de vols de nuit. Pourtant, les toutes récentes publications aéronautiques de Belgocontrol prévoient l'entrée en vigueur de la traversée de nuit de Bruxelles pour le 12 juin 2003; ce, suite à un complot orchestré par le Premier ministre en personne derrière le dos de la ministre de la mobilité.

La dispersion des vols de jour comme de nuit est un leurre, un piège dans lequel les riverains de la périphérie nord sont tombés. Seule cette dispersion des décollages permet à BIAC, sans aucun travaux de pistes ou d'infrastructures, de doubler rapidement et facilement le nombre annuel de mouvements à Bruxelles-National en passant des 255.000 mouvements recensés en 2002 vers les 450.000, voire 500.000 mouvements espérés d'ici les cinq prochaines années.

Avec une politique de dispersion, les avions survoleront tout le monde à une fréquence intolérable et la situation sera invivable. De plus, une politique de dispersion des trajectoires des avions rend caduc tout programme d'isolation acoustique des maisons; ce qui arrange très bien BIAC qui devait financer ce programme ambitieux d'isolation.

Vers la fin progressive des vols de nuit ?

La période de nuit devrait être harmonieusement prolongée jusqu'à 7 heures du matin et l'on pourrait avancer vers une réduction progressive des vols de nuit dès 2003, en les plafonnant à maximum 15.000 pour 2003 (contre 20.000 en 2002), à 10.000 en 2004, 5.000 en 2005 pour arriver à une interdiction définitive au 1er janvier 2006.

Pour ce faire, une période temporaire sans aucun mouvement d'avion (période de grand calme) devrait être mise en place dès la saison hiver 2003 (31 octobre 2003) avec une interdiction de tous les décollages entre 24 et 4 heures

zodanig geklemd tussen de voorsteden dat er altijd omwonenden overvlogen zullen worden.

Enkele Vlaamse politici die geacht worden de belangen van de Brusselaars te verdedigen, zijn zelfs voorstander van de herinvoering van de route Chabert, dat betekent dat Brussel zowel overdag als 's nachts overvlogen wordt door vliegtuigen die naar Frankrijk, Spanje en Portugal vertrekken. Deze maatregel zou als gevolg hebben dat het logische evenwicht tussen de vluchten tussen de noordrand en Brussel verstoord zou worden. Ongeveer 60 % van de opstijgende vliegtuigen zou opnieuw boven Brussel gaan (tegen 42,2 % in 2002), terwijl maar 32% in de noordrand zou opstijgen (tegen 47,1 % in 2002).

Noch de federale minister noch de Brusselse ministers hebben ten slotte hun definitief akkoord gegeven voor de nieuwe nachtroute over het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangezien Vlaanderen kost wat kost wil dat Brussel ook een deel van de nachtvluchten voor zich neemt. Nochtans blijkt uit de recentste luchtvaartpublicaties van Belgocontrol dat men de eerste nachtvlucht boven Brussel op 12 juni 2003 verwacht; dat is het gevolg van een complot dat de eerste minister persoonlijk opgezet heeft achter de rug van de minister bevoegd voor mobiliteit.

De spreiding van de dagvluchten en van de nachtvluchten is een rad dat voor de ogen van de bewoners van de noordrand gedraaid wordt. Deze spreiding van de opstijgende vliegtuigen is voor BIAC de enige manier om zonder werken aan de pistes of aan de infrastructuur, het aantal jaarlijkse bewegingen in Brussel-Nationaal snel en gemakkelijk te verdubbelen: van 255.000 bewegingen in 2002 naar 450.000, of zelfs 500.000 bewegingen die men de komende vijf jaar verwacht.

Met een spreidingsbeleid zullen de vliegtuigen boven alle gebieden vliegen tegen een onverdraaglijke frequentie. De situatie zal onleefbaar worden. Bovendien betekent een spreiding van de routes van de vliegtuigen dat de geluidsisolatie van de huizen een maat voor niets geweest is. Dat speelt natuurlijk in de kaart van BIAC die dit verregaande isolatieprogramma diende te financieren.

Naar een progressief einde van de nachtvluchten ?

De nacht zou op een harmonieuze manier verlengd moet worden tot 07.00 uur 's morgens en de nachtvluchten zouden vanaf 2003 progressief verminderd moeten worden. Er zou een maximum van 15.000 voor 2003 moeten komen (tegen 20.000 in 2002), 10.000 en 2004, 5.000 in 2005. Er zou een definitief verbod moeten komen op januari 2006.

Daartoe is een overgangperiode zonder enige vlucht-beweging noodzakelijk (periode van grote rust) vanaf de winter 2003 (31 oktober 2003). Er zou een verbod moeten komen op alle opstijgende vliegtuigen tussen 24.00 uur en

locales, puis entre 24 et 5 heures locales à partir de la saison été 2004 (avril 2004) pour arriver à une interdiction définitive au 1^{er} janvier 2006.

D'autre part, le nombre total annuel de mouvements d'avions devrait être plafonné à un niveau maximal de \pm 275.000 par an eu égard à l'enclavement de Bruxelles-National.

Il faut une prise en compte du niveau de bruit individuel des avions.

Les derniers avions, certes plus modernes mais bruyants en fonction de leur masse totale importante au décollage comme des MD-11 ou des Airbus 300 qui ont un chiffre de bruit individuel (quota count) de 11 devraient également prochainement être interdits de vol pendant la nuit. Etant lourds ces avions montent plus difficilement en provoquant plus de bruit.

De ce fait, la limite maximale de « quota count » par mouvement d'avion la nuit, fixée à 12 depuis le 1^{er} janvier 2003, doit encore être diminuée à 11 pour le 1^{er} juillet 2003 et à 10 pour le 1^{er} janvier 2004.

De même, il est inadmissible que des avions gros porteurs anciens aux quota count très élevés (de 40 à 85 quota count) décollent dès 6 heures du matin en traversant tout Bruxelles.

Une définition des niveaux de bruit individuels des avions pour les tranches horaires délicates de 6 à 8 heures du matin, ainsi que de 21 à 23 heures serait une autre réalisation concrète à prendre en vue de protéger ces périodes « sensibles ».

L'utilisation de la piste d'atterrissage

L'est de Bruxelles connaît l'enfer lorsque par vent de nord ou d'est, tous les atterrissages de jour comme de nuit sont totalement concentrés à très faible altitude au-dessus des communes d'Auderghem et de Woluwe-Saint-Pierre mais aussi de Kraainem et de Wezembeek-Oppem. Cette procédure est très dangereuse en plus d'être particulièrement bruyante avec des avions rasant les toits à 200 mètres de hauteur.

Comme bourgmestre, M. Van Hoobrouck demande que les définitions des composantes de vent préalables à l'utilisation des pistes préférentielles soient revues et adaptées en fonction de l'évolution climatique actuelle de la Belgique et que les valeurs de composantes de vent soient augmentées au delà des limites actuelles.

Comment encore imaginer que des quartiers, construits bien avant la création de l'aéroport, soient survolés en phase finale d'atterrissage par environ quatre cents avions

04.00 uur lokale tijd, vervolgens tussen 24.00 uur en 05.00 uur lokale tijd vanaf de zomer 2004 (april 2004). Een definitief verbod zou vanaf 1 januari 2006 gelden.

Anderzijds zou het totale aantal vluchtbewegingen per jaar beperkt moeten worden tot ongeveer 275.000, gelet op de ligging van Brussel-Nationaal in een stedelijke omgeving.

Men moet rekening houden met de lawaaiproductie van ieder vliegtuig apart.

De nieuwe vliegtuigen die natuurlijk moderner zijn maar toch lawaaiër zijn omdat zij een zeer zwaar gewicht van de grond moeten krijgen zoals de MD-11's of de Airbussen 300. Die vliegtuigen hebben een individueel geluidsproductiecijfer (quota count) van 11. Die zouden ook binnenkort verboden moeten worden 's nachts, omdat deze zware vliegtuigen meer lawaai maken aangezien ze moeilijker kunnen stijgen.

De maximumgrens van de quota count per vluchtbeweging 's nachts, die sinds 1 januari 2003 op 12 vastgesteld is, moet dan ook verminderd worden tot 11 voor 1 juni 2003 en tot 10 voor 1 januari 2004.

Het is ook onaanvaardbaar dat zware oude vliegtuigen met zeer hoge quota counts (van 40 tot 85 quota count) vanaf 06.00 uur 's morgens opstijgen en heel Brussel overvliegen.

Een definitie van de individuele geluidshinder van vliegtuigen voor gevoelige periodes van 06.00 uur tot 08.00 uur 's morgens, en van 21.00 uur tot 23.00 uur, zou een concrete stap zijn om de mensen beter te beschermen tijdens deze « gevoelige » periodes.

Het gebruik van de landingspiste

Het is een echte hel in het oosten van Brussel wanneer alle landingen zowel overdag als 's nachts bij noord- of oostenwind volledig geconcentreerd worden op zeer lage hoogte boven de gemeenten Oudergem en Sint-Pieters-Woluwe, maar ook boven Kraainem en Wezembeek-Oppem. Deze procedure is zeer gevaarlijk en bovendien zeer lawaaiër. De vliegtuigen vliegen op 200 meter hoogte boven de daken.

De heer Van Hoobrouck vraagt in zijn hoedanigheid van burgemeester ook dat de definities van de windcomposanten die het gebruik van de voorkeerpistes bepalen, herzien worden en aangepast worden aan de huidige weersomstandigheden in België. De waarden van de windcomposanten moeten hoger zijn dan de huidige grenzen.

Hoe is het mogelijk dat wijken die al lang bestonden vóór de luchthaven aangelegd werd, overvlogen worden door ongeveer vierhonderd landende vliegtuigen per dag

par jour qui passent à une altitude à peine supérieure à 200 mètres, autre chose que dans la périphérie nord de Bruxelles. L'utilisation de la piste 02 est tout particulièrement dramatique pour les communes de l'est de Bruxelles et de sa périphérie.

Il faut restreindre le survol de Bruxelles.

Les Bruxellois exigent que les trois arrêtés royaux de 1954 et 1958 relatifs à diverses interdictions ou restrictions partielles de survol de certaines parties du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ne soient pas du tout modifiés :

- arrêté royal du 11 juin 1954 interdisant de survoler, sans exception ni dérogation, une circonférence de 1.500 mètres de rayon centrée sur le Château royal de Laeken;
- arrêté royal du 14 avril 1958 (1) interdisant de survoler, avec dérogation, la partie du territoire de l'agglomération bruxelloise située à l'intérieur d'une circonférence de cinq kilomètres de rayon centrée sur le parc de Bruxelles;
- arrêté royal du 14 avril 1958 (2) interdisant de survoler, avec dérogation, la zone où se déroule l'Exposition Internationale et Universelle de Bruxelles dans le but d'assurer la sécurité du plateau du Heysel. Cette interdiction de survol n'a jamais été abrogée lors de la fin de l'Exposition Universelle de 1958.

La Région de Bruxelles-Capitale ne doit pas être survolée intensivement avant tout pour des raisons évidentes de sécurité.

Les Bruxellois s'opposent catégoriquement à toute tentative de dispersion des vols de jour comme de nuit en utilisant dans tous les sens et à tous moments les différentes pistes d'atterrissage ou de décollage sans respect des valeurs de composantes de vent; ainsi qu'à toute tentative de remise en service partielle ou permanente de la procédure de décollage traversant Bruxelles de part en part connue sous le nom de « Route Chabert »; à tout projet de nouvelle route de décollage « Voie Royale » qui survolerait tout ou partie du domaine royal de Laeken, y compris le Belvédère, le Stuyvenbergh et le plateau du Heysel.

Ces projets sont purement politiques et ne reposent sur aucune analyse scientifique ou sérieuse et n'ont pour objectif que d'ennuyer par principe les Bruxellois dans l'optique de communautariser la problématique des nuisances des avions.

Les conseils communaux de plusieurs communes bruxelloises ont voté, à l'initiative de l'Union Belge Contre

op een hoogte van amper 200 meter. Dat is heel wat anders dan wat in de noordrand van Brussel gebeurt. Het gebruik van piste 02 is zeer dramatisch voor de oostelijke gemeenten van Brussel en de rand.

Het aantal vliegtuigen dat Brussel overvliegt moet beperkt worden.

De Brusselaars eisen dat de drie koninklijke besluiten van 1954 en 1958 betreffende verscheidene verbodsbepalingen of gedeeltelijke beperkingen van de overvlucht van bepaalde gedeeltes van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest helemaal niet gewijzigd worden :

- koninklijk besluit van 11 juni 1954 dat verbiedt dat een gebied binnen een straal van 1.500 meter rond het koninklijk Paleis van Laken overvlogen wordt, zonder enige uitzondering of afwijking;
- koninklijk besluit van 14 april 1958 (1) dat, behoudens afwijkingen, verbiedt dat het gedeelte van het grondgebied van de Brusselse agglomeratie binnen een straal van 5 kilometers rond het park van Brussel overvlogen wordt;
- koninklijk besluit van 14 april 1958 (2) dat, behoudens afwijkingen, verbiedt dat het gebied waar de wereldtentoonstelling van Brussel gehouden wordt, overvlogen wordt, om de veiligheid van de Heizelvlakte te verzekeren. Dit verbod op overvluchten is nooit opgegeven na het einde van de Wereldtentoonstelling van 1958.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mag op de eerste plaats om veiligheidsredenen niet intensief overvlogen worden.

De Brusselaars zijn resoluut gekant tegen alle pogingen om de nacht en dagvluchten te spreiden door de verschillende landings- of opstijgingspistes in alle richtingen en op alle ogenblikken te gebruiken zonder dat rekening gehouden wordt met de waarden van de windcomposanten. Zij zijn ook gekant tegen iedere poging om opnieuw tijdelijk of permanent gebruik te maken van de opstijgingsprocedure waarbij heel het grondgebied van Brussel overvlogen wordt, beter bekend onder de naam « Route Chabert », zij zijn gekant tegen de plannen om een nieuwe opstijgingsroute « Koninklijke Route » in gebruik te nemen waarbij het koninklijk domein van Laken geheel of gedeeltelijk overvlogen wordt, met inbegrip van de domeinen Belvédère en Stuyvenbergh en de Heizelvlakte.

Deze projecten zijn enkel politiek geïnspireerd en zijn niet gebaseerd op wetenschappelijke of ernstige analyses. Het enige doel is uit principe de Brusselaars lastig te valen om van de hinder van de vliegtuigen een communautaire problematiek te maken.

De gemeenteraden van verschillende Brusselse gemeenten hebben op initiatief van de Belgische Unie tegen de hin-

les Nuisances des Avions, une motion contre le survol de Bruxelles.

Il faut instaurer des sanctions et créer une autorité indépendante de contrôle.

L'Etat Fédéral et les Régions doivent définir rapidement les niveaux de bruit admis par les survols d'avions à hauteur de chaque sonomètre et instaurer un système d'amendes ou sanctions financières à toute compagnie aérienne dont les avions dépasseraient les limites de bruit autorisées par sonomètre.

Comme l'exploitant aéroportuaire BIAC tient à la fois le rôle de contrôleur et de contrôlé, il serait opportun et judicieux de transformer le très efficace Service de médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National en une Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aériennes sur le modèle de l'ACNUSA française. L'ACNUSA est devenue une autorité à part entière, respectée, écoutée, appréciée et qui est devenue compétente pour :

- les prescriptions applicables aux stations de mesure de bruit;
- la diffusion des informations sur le bruit auprès des riverains;
- rendre un avis sur les plans de gêne sonore ou d'exposition au bruit;
- les modifications des procédures de départ, d'attente et d'approche;
- le contrôle du respect des chartes de qualité de l'environnement sonore;
- dresser des amendes et infractions aux avions bruyants et aux compagnies contrevenantes.

Nous n'avons jamais eu confiance en BIAC, véritable Etat dans l'Etat, qui joue au partenaire gouvernemental, qui met toute sa logistique à la disposition des politiques et qui ne cesse de mentir par omission. BIAC n'arrête pas de commettre des erreurs, lesquelles sont malheureusement pour eux toujours pointées du doigt par les riverains :

- BIAC « oublie » d'informer les communes et les riverains lors de travaux ou de fermetures de pistes;
- BIAC utilise sans aucune raison la piste 02 alors que le vent ne souffle pas de l'est;
- BIAC refuse toute collaboration avec la ministre de la mobilité mais participe à des réunions politiques avec tous les autres ministres du gouvernement en tenant le rôle obscur de conseiller secret de l'ombre dans les couloirs du Conseil des ministres;

der van vliegtuigen een motie tegen de vluchten boven Brussel goedgekeurd.

Er moeten sancties opgelegd worden en een onafhankelijk controleorgaan opgericht worden.

De Federale Staat en de Gewesten moeten snel zorgen voor geluidsdrempels voor de overvliegende vliegtuigen ter hoogte van iedere geluidsmeter en voor boetes of financiële sancties voor iedere luchtvaartmaatschappij wier vliegtuigen de geluidsdrempels, gecontroleerd door een geluidsmeter, overschrijden.

Aangezien de luchthavenexploitant BIAC zowel controle uitvoert als gecontroleerd wordt zou het beter zijn om de zeer efficiënte ombudsdienst van de luchthaven Brussel-Nationaal om te turnen tot een onafhankelijk orgaan dat de geluidshinder van de vliegtuigen controleert, naar het model van het Franse orgaan ACNUSA. Dit orgaan is een autoriteit op het vlak geworden. Het is bevoegd geworden voor :

- de voorschriften die gelden voor de meetstations van het geluid;
- de verspreiding van de informatie over lawaai bij de buurtbewoners;
- het uitbrengen van advies over de plannen inzake geluidshinder en blootstelling aan lawaai;
- de wijzigingen van de start-, wacht- en landingsprocedures;
- het toezicht op de naleving van de kwaliteitscharters voor het geluid;
- het opleggen van boetes aan vliegtuigen die te veel lawaai produceren en aan de maatschappijen in overtreding.

Wij hebben nooit vertrouwen gehad in BIAC, een staat binnen de staat, die de rol speelt van regeringspartner, al zijn middelen ter beschikking stelt van de politici en niet ophoudt de waarheid te verzwijgen. BIAC stapelt de fouten op, maar heeft de pech dat de buurtbewoners die telkens weer opmerken :

- BIAC « vergeet » de gemeenten en de omwonenden op de hoogte brengen wanneer pistes gesloten worden, bijvoorbeeld voor werken;
- BIAC gebruikt zonder enige reden piste 02 hoewel de wind niet uit het oosten waait;
- BIAC weigert iedere medewerking met de minister van mobiliteit, maar neemt deel aan politieke vergaderingen met alle andere ministers van de regering en vervult daarbij de obscure rol van adviseur in de coulissen van de ministerraad;

- BIAC continue à faire décoller la nuit des avions interdits de vol ou qui dépassent le quota de bruit admissible, sans aucune explication;
- BIAC et sa cellule environnementale sortant tout droit de la KUL, se trompent dans l'application de l'accord du 24 janvier 2003 en mettant dans la liste des avions pouvant décoller de nuit vers Bruxelles les Boeing 727 hushkittés alors que pour deux raisons ils ne devraient pas s'y trouver : ils sont interdits de vol pendant la nuit et ils ont un quota de bruit largement supérieur à la limite de 4 tolérée pour le survol de Bruxelles;
- BIAC tuyaute les riverains de la périphérie nord, leur distribue des documents confidentiels, des cartes de procédures inédites et les utilise pour annihiler tout le programme d'isolation acoustique des maisons;
- BIAC refuse toute collaboration avec les associations bruxelloises en les méprisant et en ne leur communiquant aucune information.

Le respect des accords gouvernementaux

Il est évident que tous les accords gouvernementaux (11 février 2000, 9 février 2001, 22 février 2002 et 16 juillet 2002) doivent toujours être intégralement appliqués et respectés, y compris les décisions de l'accord gouvernemental du 11 février 2000 sur la problématique de l'aéroport de Zaventem stipulant qu'il faut éviter le survol, de jour comme de nuit, des zones les plus densément peuplées.

Dès lors le détestable accord gouvernemental du 24 janvier 2003 sur la dispersion des survols doit être dénoncé par les autorités régionales bruxelloises, car il est le prélude à une volonté sournoise de certains de faire supporter encore plus l'essentiel de la charge sonore et environnementale de l'activité aéroportuaire par la Région de Bruxelles-Capitale. Ni les 19 communes bruxelloises, ni les communes périphériques, ne doivent devenir la poubelle sonore de Zaventem.

3. Exposé de M. Pierre Gilliard, administrateur de Bruxelles Air Libre Brussel asbl/vzw

M. Pierre Gilliard rappelle que Bruxelles Air Libre Brussel regroupe à la fois les habitants bruxellois survolés, un certain nombre de comité de quartiers et les communes de Bruxelles-Ville et Saint-Gilles.

Il remplace le porte-parole de l'association actuellement en déplacement à l'étranger, M. Ivan Vandenberghe.

L'assemblée générale de Bruxelles Air Libre Brussel a donné mandat à ses membres pour tout mettre en œuvre

- BIAC blijft 's nachts vliegtuigen de lucht insturen die een vluchtverbod gekregen hebben of die de geluidsdrempel overschrijden, en dit zonder enige uitleg;
- BIAC en haar milieucel die rechtstreeks van de KUL komt, vergissen zich bij de uitvoering van het akkoord van 24 januari 2003 want zij nemen in de lijst van vliegtuigen 's nachts naar Brussel mogen opstijgen, de Boeings 727 met een hushkit op, hoewel die om twee redenen daar niet in mogen opgenomen worden : zij mogen 's nachts niet vliegen en produceren een geluidsqwoto dat veel hoger is dan de grens van vier die geldt voor de vluchten boven Brussel;
- BIAC tipt de omwonenden van de noordrand, verzorgt hen vertrouwelijke documenten, onuitgegeven kaarten met de procedures en gebruikt hen om het volledige geluidsisolatieprogramma te niet te doen;
- BIAC weigert iedere medewerking met de Brusselse verenigingen, kijkt op hen neer en bezorgt geen enkele informatie.

De naleving van de regeringsakkoorden

Het is duidelijk dat de regeringsakkoorden (11 februari 2000, 9 februari 2001, 22 februari 2001, 22 februari 2002 en 16 juli 2002), altijd integraal toegepast en nageleefd moeten worden, inzonderheid de beslissingen uit het regeringsakkoord van 11 februari 2000 betreffende de problematiek van de luchthaven van Zaventem, te weten dat voorkomen moet worden dat de dichtstbevolkte gebieden zowel overdag als 's nachts overvlogen worden.

Het laakbare regeringsakkoord van 24 januari 2003 betreffende de spreiding van de vluchten moet dan ook aan de kaak gesteld worden door de Brusselse overheid, omdat dit akkoord de voorbode is van de heimelijke plannen van sommigen om het grootste deel van de geluidsoverlast en de milieulast van de luchthaven door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te laten dragen. Noch de 19 Brusselse gemeenten noch de randgemeenten mogen de geluidsvuilnisbak van Zaventem worden.

3. Uiteenzetting van de heer Pierre Gilliard, beheerder van Bruxelles Air Libre Brussel asbl/vzw

De heer Pierre Gilliard herinnert eraan dat Bruxelles Air Libre Brussel een vereniging is van zowel de Brusselse bewoners die overvlogen worden, een aantal wijkcomités en de gemeenten Brussel-Stad en Sint-Gillis.

Hij vervangt de woordvoerder van de vereniging die thans in het buitenland vertoeft, de heer Ivan Vandenberghe.

De algemene vergadering van Bruxelles Air Libre Brussel heeft haar leden een mandaat gegeven om alles in

pour obtenir la fin du survol de la Région de Bruxelles-Capitale.

Pour Bruxelles Air Libre Brussel, il s'agit de dénoncer l'accord du 24 janvier 2003 qui augmente encore le nombre de personnes survolées dans la Région de Bruxelles-Capitale et impose sa traversée nocturne de part en part.

M. Pierre Gilliard axera son intervention autour de huit questions.

1. Pourquoi la Région de Bruxelles-Capitale devrait-elle être moins survolée qu'une autre ?

Personne ne souhaite subir les risques et les nuisances engendrés par le trafic aérien. Cependant, les Bruxellois ont-ils des raisons pour exiger l'interdiction du survol de leur région?

L'exploitation commerciale d'un aéroport ne peut s'effectuer sans exposer les populations survolées à des risques et des nuisances dommageables à leur santé physique et mentale.

L'aéroport de Zaventem est plus exposé que d'autres à cette réalité parce qu'il a grandi au centre d'un territoire résidentiel et urbain, à cheval sur les régions flamande et de Bruxelles-Capitale.

Le gouvernement fédéral doit donc être particulièrement attentif au choix des pistes et à la détermination des routes aériennes afin d'exposer le moins de gens possible aux risques et nuisances inévitables du survol des zones habitées. C'est ce qu'en termes juridiques, on appelle le principe de précaution.

La Région de Bruxelles-Capitale constitue le territoire le plus densément peuplé de tout le pays. En autorisant son survol, le gouvernement fédéral fait le choix paradoxal d'exposer un maximum de personnes à ces risques et nuisances. Les conséquences d'un tel choix ont un impact considérable sur le plan de la santé de plus de 200.000 personnes et un coût économique chiffrable pour la Région. Lorsqu'un avion s'écrasera en pleine ville, les conséquences sur le plan humain et économique seront dramatiques et incalculables.

Selon M. Gilliard, c'est pour cette raison et pour aucune autre que la Région de Bruxelles-Capitale ne peut continuer à être survolée.

2. Le problème est-il de nature technique ou politique ?

La gestion du trafic aérien est une matière complexe et peut sembler difficile à aborder par des profanes. Les ter-

het werk te stellen om een einde te maken aan de vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bruxelles Air Libre Brussel meent dat het akkoord van 24 januari 2003 verworpen moet worden. Het verhoogt nog het aantal personen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overvlogen worden en het bepaalt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 's nachts over de hele lijn overvlogen mag worden.

De heer Pierre Gilliard bouwt zijn betoog rond acht vragen op.

1. Waarom zou Brussels Hoofdstedelijk Gewest minder overvlogen moeten worden dan een ander ?

Niemand wil de risico's ondergaan en de hinder ondervinden van het luchtverkeer. Hebben de Brusselaars echter redenen om een verbod te eisen op vluchten boven hun gewest ?

De commerciële exploitatie van een luchthaven is niet mogelijk zonder de bevolking in de overvlogen gebieden bloot te stellen aan gevaren en hinder die hun fysieke en mentale gezondheid kunnen bedreigen.

Dat geldt des te meer voor de luchthaven van Zaventem omdat die gelegen is in een residentieel en stedelijk gebied, op de grens tussen het Vlaamse en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De federale regering moet dan ook bijzondere aandacht besteden aan de keuze van de pistes en de vluchtroutes om zo weinig mogelijk mensen bloot te stellen aan de gevaren en de hinder als gevolg van de vluchten boven bewoonde gebieden. In juridische termen noemt men dit voorzichtigheidsbeginsel.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het dichtstbevolkte gebied van heel het land. Door de vluchten boven Brussel toe te staan maakt de federale regering de paradoxale keuze om een maximum aantal personen aan deze gevaren en hinder bloot te stellen. De gevolgen van een dergelijke keuze zijn aanzienlijk voor de gezondheid van meer dan 200.000 personen. De economische gevolgen voor het gewest kunnen in cijfers uitgedrukt worden. Indien een vliegtuig in de stad crasht zijn de gevolgen op menselijk en economisch vlak dramatisch en onmeetbaar.

Volgens de heer Gilliard is dat de enige reden waarom het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet langer overvlogen mag worden.

2. Is het probleem technisch of politiek ?

Het probleem van het luchtverkeer is ingewikkeld en men zou kunnen denken dat buitenstaanders daar moeilijk

mes anglais, les formules généralement utilisées contribuent à alimenter l'idée que les contraintes techniques sont telles que les interventions du pouvoir politique sont limitées.

Il n'en est évidemment rien. Pour Bruxelles Air Libre Brussel, il est au contraire essentiel que le pouvoir politique des différentes instances comprenne la situation et fasse les choix adéquats pour protéger l'intérêt général des citoyens face aux intérêts particuliers des sociétés privées ou mixtes. Il s'agit là de choix de société majeurs, qui ne peuvent échapper à la force publique et au contrôle parlementaire. Il reviendra ensuite aux techniciens de qualité, dont le pays dispose, de rechercher les modalités d'application de ces choix politiques de base.

Alors que l'aéroport comptait encore moins de 20 % du nombre de vols actuels, des arrêtés royaux non abrogés ont été pris en 1954 et en 1958 pour des raisons de sécurité. Ils interdisent le survol d'un grand nombre de communes déjà densément peuplées de l'agglomération bruxelloise, du site de l'Expo 58 et du Palais royal de Laeken.

C'est une interprétation abusive de la dérogation prévue à l'article 2 qui a fait de l'exception la règle et qui a vidé ces arrêtés de leur sens. C'est l'initiative législative insuffisante des parlementaires fédéraux bruxellois (à l'exception du sénateur Vandenhoute) qui est la cause du maintien de cette situation aberrante. Il suffirait en effet de modifier la formulation de cette dérogation pour rendre ces arrêtés opérationnels.

Un arrêté de 1994 va encore plus loin dans la reconnaissance du danger du survol des zones urbaines, mais seulement en dehors des phases de décollage et d'atterrissage qui sont cependant unanimement reconnues les plus dangereuses.

3. *Quelle est la situation actuelle du trafic aérien ?*

Malgré la baisse momentanée du trafic aérien, liée à la fois au 11 septembre 2001, aux faillites de la Sabena et de City Bird, la guerre en Irak et la pneumonie atypique, la Région de Bruxelles-Capitale est plus survolée qu'auparavant.

De plus, en ce qui concerne les vols de jour, il n'existe ni contrôle des trajectoires, ni réelle dispersion.

Lorsque Bruxelles Air Libre Brussel reçoit une plainte d'un riverain, l'association s'adresse au médiateur qui répond presque invariablement qu'il n'y a pas de problème, que l'avion a suivi une ligne rectiligne et puis a viré à 2.000 pieds; que tout est normal, l'avion est en règle.

inzicht kunnen krijgen. De Engelse woorden, de formules die in het algemeen gebruikt worden dragen bij tot overtuiging dat de technische aspecten zo ingewikkeld zijn dat de politieke overheid maar een beperkte invloed kan uitoefenen.

Dat is natuurlijk niet waar. Volgens Bruxelles Air Libre Brussel is het daarentegen van essentieel belang dat de politieke overheid op alle gezagsniveaus de situatie goed begrijpt en de gepaste keuze maakt om het algemeen belang van de burgers te beschermen tegen het bijzondere belang van privé of gemengde maatschappijen. Het gaat om belangrijke maatschappelijke keuzes, die niet mogen ontsnappen aan het toezicht van de overheid en het parlement. Vervolgens moeten goede technici, waarover het land beschikt, nagaan hoe de politieke basiskeuzes uitgevoerd kunnen worden.

Hoewel het luchtverkeer nog minder dan 20 % van het huidige aantal vluchten telde, werden in 1954 en 1958 om veiligheidsredenen koninklijke besluiten genomen die nog niet opgeheven zijn. Ze verbieden dat een groot aantal reeds dichtstbevolkte gemeenten van de Brusselse agglomeratie, de site van Expo '58 en het Koninklijk Paleis van Laken overvlogen worden.

Dat is een verkeerde interpretatie van de afwijking vervat in artikel 2 die van de uitzondering de regel maakt en die besluiten heeft uitgehold. Deze abnormale situatie blijft bestaan door het ontoereikende wetgevend initiatief van de Brusselse federale parlementsleden (met uitzondering van senator Vandenhoute). Men zou er immers mee kunnen volstaan deze afwijking anders te formuleren om die besluiten te kunnen toepassen.

Een besluit van 1994 gaat nog verder in de erkenning in het gevaar verbonden aan het overvliegen van stedelijke zones, maar alleen buiten de opstijg- en landingsfasen die echter door iedereen als gevaarlijkste erkend worden.

3. *Wat is de huidige situatie van het luchtverkeer ?*

Ondanks de tijdelijke daling van het luchtverkeer door de aanslagen van 11 september 2001, het faillissement van Sabena en City Bird, de oorlog en Irak en de SARS-epidemie, wordt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meer dan vroeger overvlogen.

Wat de dagvluchten betreft, bestaat er bovendien geen controle op de trajecten noch een reële spreiding.

Wanneer Bruxelles Air Libre Brussel een klacht van een omwonende krijgt, wendt de vereniging zich tot de bemiddelaar, die bijna altijd antwoordt dat er geen probleem is, dat een vliegtuig een rechte lijn heeft gevolgd en op een hoogte van 2.000 voet een bocht heeft genomen. Alles is normaal en het vliegtuig voldoet aan alle voorschriften.

En fait, en fonction du chargement de l'avion, de la direction des vents, la pente que prend l'avion peut varier énormément : un avion peut décoller très lentement ou prendre de l'altitude très rapidement. L'avion atteindra dès lors l'altitude de 2.000 pieds à des moments très différents. Si cela se fait très rapidement, l'avion peut déjà virer au-dessus de l'hôpital Saint-Luc ou, au contraire, atteindre cette altitude extrêmement tard et survoler la Grand-Place.

M. Gilliard souligne qu'au moment où l'avion décolle et vire à gauche pour les vols de jour, la BIAC ne sait pas où l'avion va aller. Les conséquences en termes de sécurité sont très graves; les pompiers n'ont pas de boule de cristal pour localiser le lieu potentiel d'un crash d'avion.

Un récent rapport de l'IBGE chiffre à un milliard six cents millions d'euros les coûts de santé annuels occasionnés à la Région de Bruxelles-Capitale par la pollution atmosphérique. L'apport en la matière de l'aéroport fédéral est de 25 % du total de la pollution de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour respecter les normes européennes en matière de qualité de l'air et respecter l'engagement pris dans le cadre du Protocole de Kyoto, l'IBGE confirme que le gouvernement régional ne dispose que de cinq ans pour réduire de 48 % ces niveaux d'émissions. Comment le gouvernement régional peut-il espérer y arriver en acceptant toujours plus de survol de la Région de Bruxelles-Capitale ?

En résumé, pour l'association Bruxelles Air Libre Brussel, la Région de Bruxelles-Capitale est victime de 85 % des décollages de jour, d'un nombre variable de décollages de nuit et d'un nombre croissant d'atterrissages sur le nord-ouest de Woluwe-Saint-Pierre. Il s'agit de près de 300.000 personnes à qui le gouvernement fédéral impose les risques et nuisances d'un trafic aérien auquel il se refuse à mettre des limites. BIAC peut ainsi se permettre d'annoncer un objectif de 450.000 mouvements par an, soit une augmentation de 50 % par rapport aux 300.000 de 2001, afin de rentabiliser ces investissements importants engloutis dans un gigantesque nouveau terminal qui a été construit sans aucune étude d'incidences pour la Région de Bruxelles-Capitale.

4. *Quelle sera la situation de la Région de Bruxelles-Capitale à l'avenir ?*

Le gouvernement fédéral est seul maître de la situation selon le représentant de Bruxelles Air Libre Brussel. Ces décisions de dispersion des nuisances ont été prises à l'encontre de l'avis des experts internationaux qu'il a engagés et à l'encontre de tout principe de précaution sur base des seules préoccupations électoralistes de certains ministres.

Dès le 12 juin 2003, les instructions pour la route de nuit bruxelloise vont être d'application. Des centaines de mil-

In feite kan de stijghoek van een vliegtuig enorm verschillen volgens zijn landing en de windrichting. Een vliegtuig kan zeer traag opstijgen of zeer snel hoogte winnen. Het vliegtuig bereikt bijgevolg de hoogte van 2.000 voet op zeer verschillende momenten. Als het zeer snel stijgt, kan het vliegtuig al draaien boven het ziekenhuis Sint-Lukas of, in tegendeel, deze hoogte zeer laat bereiken en over de Grote Markt vliegen.

De heer Gilliard benadrukt dat BIAC niet weet waar het vliegtuig naartoe gaat op het moment dat het vliegtuig opstijgt en naar links draait voor de dagvluchten. De gevolgen voor de veiligheid zijn zeer ernstig; de brandweer heeft geen kristallen bol om te weten waar het vliegtuig eventueel kan neerstorten.

In een recent rapport van het BIM worden gezondheidskosten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door luchtverontreiniging op een miljard zeshonderd miljoen euro becijferd. De federale luchthaven zorgt voor 25 % van de totale verontreiniging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Om de Europese normen inzake luchtkwaliteit in acht te nemen en de verbintenis in het kader van het Kyoto-Protocol na te komen, bevestigt het BIM dat de gewestregering nog maar vijf jaar heeft om die emissieniveaus met 48 % te verminderen. Hoe kan de gewestregering daar in slagen als ze aanvaardt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest almaar meer overvlogen wordt ?

Samengevat, volgens de vereniging Bruxelles Air Libre Brussel is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overdag slachtoffer van 85 % van het aantal opstijgende vliegtuigen, van een variabel aantal opstijgende vliegtuigen 's nachts en van een groeiend aantal landende vliegtuigen in het noordwesten van Sint-Pieters-Woluwe. Het gaat om bijna 300.000 personen die door de federale regering blootgesteld worden aan de risico's en de hinder van luchtverkeer dat ze weigert te beperken. BIAC kan aldus een doelstelling van 450.000 bewegingen per jaar, zijnde een verhoging met 50 % ten opzichte van de 300.000 bewegingen in 2001, voorop zetten om de enorme investeringen in een gigantische nieuwe terminal die gebouwd werd zonder enige effecten studie voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, te rendabiliseren.

4. *Wat zal de toekomstige situatie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ?*

Volgens de vertegenwoordiger van Bruxelles Air Libre Brussel kan alleen de federale regering iets aan de situatie doen. De beslissingen om de hinder te spreiden zijn genomen tegen het advies van de internationale deskundigen op wie een beroep werd gedaan, en in strijd met elk voorzorgsbeginsel maar louter op basis van electorale overwegingen van bepaalde ministers.

Vanaf 12 juni 2003 zullen de instructies voor de nachtelijke vliegroute boven Brussel van toepassing zijn. Vanaf

liers de Bruxellois seront survolés dès cet été jusqu'à huit fois par nuit en plus des très nombreux survols qu'ils subissent déjà dès 6 h du matin !

Alors que BIAC précise que 3 % seulement des emplois à l'aéroport sont dévolus à des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale, cette Région densément peuplée enregistre plus de personnes survolées que tout le Brabant flamand. Les conséquences pour la santé de tant de familles et pour leur qualité de vie sont énormes et les risques supplémentaires liés à un crash en pleine ville tel qu'à Amsterdam font de cette décision une décision irresponsable.

Les Bruxellois survolés sont aussi des agents économiques, facteur à ne pas perdre de vue. Les performances des Bruxellois et de leurs entreprises seront diminuées par l'impact des nuisances générées par un seul acteur économique. En effet, en ayant un mauvais sommeil, la concentration des acteurs économiques bruxellois ainsi que des jeunes, des élèves à l'école diminue et la rentabilité est moindre.

Pourquoi l'industrie aéronautique, qui est déjà dispensée de taxe sur le kérosène et de la TVA sur les tickets d'avion, ne verrait-elle pas ses nuisances endiguées comme celles d'autres secteurs économiques ?

La gestion du trafic aérien est devenu un problème politique majeur qui sera sur la table des négociations du prochain gouvernement fédéral.

Bruxelles Air Libre Brussel diffusera un toute-boîte reprenant les positions de tous les partis sur le sujet. Il ne manquera pas d'influencer le choix des électeurs bruxellois.

5. Comment ont réagi les 19 communes à l'accord du 24 janvier 2003 ?

Elles ont généralement été lentes à réagir aux souffrances de leurs citoyens contrairement aux communes du Noordrand. Cependant aujourd'hui, pas moins de huit communes ont fait voter une motion par leur conseil communal. Ces motions s'opposent à la route de nuit et demandent que l'esprit des arrêtés royaux de 1954, 1958 et de l'arrêté ministériel de 94 soit respecté.

Comme l'association Bruxelles Air Libre Brussel, la ville de Bruxelles a introduit un recours au Conseil d'Etat en suspension et en annulation de la route de nuit bruxelloise.

Le bourgmestre de la ville de Bruxelles estime cette route est incompatible avec la sécurité, la santé des citoyens dont il assume la responsabilité.

dan worden de huizen van honderdduizenden Brusselaars tot acht keer per nacht overvlogen bovenop zeer grote aantal vluchten waaraan ze al van 06.00 uur 's morgens worden blootgesteld !

Hoewel BIAC preciseert dat de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest slechts 3 % van de betrekkingen in de luchthaven hebben, worden in dit dichtbevolkte gewest meer personen aan de vluchten blootgesteld dan heel Vlaams-Brabant. De gevolgen voor de gezondheid van de gezinnen en voor hun levenskwaliteit zijn enorm en de bijkomende risico's van een vliegtuigcrash in het stadscentrum zoals in Amsterdam maken deze beslissing onverantwoord.

De Brusselaars die hinder van de vluchten ondervinden, zijn ook economische actoren. Men mag deze factor niet uit het oog verliezen. De prestaties van de Brusselaars en van hun bedrijven zullen afnemen door de gevolgen van de door een enkele economische actor voortgebrachte de hinder. Wegens slaapgebrek neemt immers de concentratie van de Brusselse economische actoren en van de leerlingen af en daalt de rendabiliteit.

Waarom zou hinder die voortgebracht wordt door de luchtvaartindustrie, die reeds vrijgesteld is van belasting op kerosine en van BTW op de vliegtuigticketten, niet beperkt worden zoals het geval is voor andere bedrijfstakken ?

Het beheer van het luchtverkeer is een groot politiek probleem geworden dat tijdens de onderhandelingen over de toekomstige federale regering ter tafel zal worden gebracht.

Bruxelles Air Libre Brussel zal een huis-aan-huisblad verspreiden met het standpunt van alle partijen over dit onderwerp. Dat zal de keuze van de Brusselse kiezers zeker beïnvloeden.

5. Hoe hebben de 19 gemeenten gereageerd op het akkoord van 24 januari 2003 ?

De 19 gemeenten hebben in het algemeen traag gereageerd op de klachten van hun burgers in tegenstelling tot de gemeenten in de Noordrand. Vandaag hebben echter niet minder een motie door hun gemeenteraad laten goedkeuren. Deze moties verzetten zich tegen de nachtvluchtenroute en vragen dat rekening wordt gehouden met de geest van de Koninklijke besluiten van 1954 en 1958 en van het ministerieel besluit van 1994.

Zoals de vereniging Bruxelles Air Libre Brussel heeft de stad Brussel bij de Raad van State een beroep ingesteld tot schorsing en annulatie van de Brusselse nachtvluchtenroute.

De burgemeester van de stad Brussel acht deze route onverenigbaar met de veiligheid en de gezondheid van de burgers waarvoor hij verantwoordelijk is.

6. *Comment ont réagi les députés fédéraux bruxellois ?*

Force est de constater qu'ils ont brillé par leur absence aux auditions et interpellations de la commission de l'infrastructure de la Chambre des Représentants à l'exception des députés néerlandophones qui ont préféré protéger les habitants de la périphérie nord plutôt que les Bruxellois qui les ont élus.

M. Gilliard signale qu'au Sénat le sénateur Georges Dallemagne a interpellé à plusieurs reprises la ministre compétente, ainsi que le gouvernement.

Pour l'association Bruxelles Air Libre Brussel, il semble que mettre la ministre Durant dans l'embarras a été l'objectif principal d'un certain nombre d'hommes politiques bruxellois, même si cela devait se faire finalement au détriment des intérêts de la population bruxelloise.

Quant à Mme le gouverneur de Bruxelles, compétente en matière de sécurité, elle a préféré se taire dans toutes les langues, contrairement à son homologue du Brabant flamand.

7. *Que peut encore faire le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ?*

Pour l'aéroport de Zaventem, le gouvernement fédéral est seul compétent.

C'est cependant suite à la dénonciation des accords de février et juillet 2002 par le gouvernement flamand qu'il a pris la décision d'annuler ces accords de concentration des vols et de les remplacer à la hâte par les accords de dispersion du 24 janvier 2003.

Le gouvernement bruxellois est compétent en matière d'environnement, c'est à lui qu'il incombe de faire respecter les directives européennes en matière de bruit et de pollution de l'air. Il ne peut être indifférent à toute augmentation du trafic aérien au-dessus de son territoire. Dès que la nouvelle route bruxelloise sera publiée par la ministre des transports et de la mobilité ou par le premier ministre si la ministre Durant ne s'y résout pas, le gouvernement régional bruxellois pourra vérifier que cette nouvelle route de nuit entraîne trois autres corollaires :

- 1) elle survole des zones très densément peuplées;
- 2) elle survole des communes qui ne l'étaient pas encore;
- 3) elle survole davantage les communes qui l'étaient déjà.

C'est précisément pour ces deux dernières raisons que le gouvernement flamand a dénoncé l'accord qu'il avait signé

6. *Hoe hebben de federale volksvertegenwoordigers gereageerd ?*

Men moet vaststellen dat ze afwezig waren op de hoorzittingen en interpellaties van de commissie voor de infrastructuur van het federale parlement, met uitzondering van de Nederlandstalige volksvertegenwoordigers die liever de inwoners van de noordrand beschermen dan de Brusselaars die hen verkozen hebben.

De heer Gilliard wijst erop dat senator Georges Dallemagne in de senaat verschillende keren de bevoegde minister en de regering geïnterpelleerd heeft.

Volgens de vereniging Bruxelles Air Libre Brussel lijkt het dat het er een aantal Brusselse politici vooral om te doen was minister Durant in een lastig parket te brengen, ook al moest uiteindelijk gebeuren ten koste van de belangen van de Brusselse bevolking.

De gouverneur van Brussel, die bevoegd is voor veiligheid, zweeg liever in alle talen, in tegenstelling tot haar tegenhanger van Vlaams-Brabant.

7. *Wat kan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering nog doen ?*

Alleen de federale regering is bevoegd voor de luchthaven van Zaventem.

Ze heeft echter na dat de Vlaamse regering de akkoorden van februari 2002 heeft opgezegd, de beslissing genomen om die akkoorden voor de concentratie van de vluchten te annuleren en inderhaast te vervangen door de spreidingsakkoorden van 24 juni 2003.

De Brusselse regering is bevoegd voor het leefmilieu. Het komt haar toe de Europese richtlijnen inzake geluidshinder en luchtverontreiniging te doen naleven. Ze mag niet onverschillig staan tegenover een toename van het luchtverkeer boven haar grondgebied. Zodra de nieuwe Brusselse route zal worden bekend gemaakt door de minister bevoegd voor vervoer en mobiliteit of door de eerste minister als de beslissing van minister Durant uitblijft, zal de Brusselse gewestregering kunnen nagaan of die nieuwe nachtvluchtenroute drie andere gevolgen heeft:

- 1) de vliegtuigen vliegen boven zeer dicht bevolkte gebieden;
- 2) de vliegtuigen vliegen boven gemeenten die nog niet overvlogen werden;
- 3) het aantal vluchten boven reeds overvlogen gemeenten neemt toe.

Precies om deze twee laatste redenen heeft de Vlaamse regering het akkoord dat ze in februari en in juli 2002 had

en février et en juillet 2002 et qui organisait la concentration des vols de nuit sur les zones les moins peuplées et l'expropriation, l'isolation acoustique des personnes exposées.

Le gouvernement bruxellois aura-t-il alors un autre choix que celui de dénoncer l'accord signé avec des pieds de plomb le 24 janvier 2003?

Il remettrait ainsi l'ensemble de la problématique des vols de nuit comme de jour sur la table du prochain gouvernement fédéral.

C'est ce que les Bruxellois survolés actuels et potentiels lui demandent instamment de faire. Ils demandent aussi à l'ensemble de leurs représentants au parlement bruxellois de recommander unanimement cette décision au gouvernement bruxellois.

8. Et si le gouvernement régional ne dénonçait pas l'accord ?

Si, contre toute attente, le gouvernement bruxellois ne devait pas dénoncer cet accord, il lui faudrait assumer la responsabilité politique de sa mise en application complète le 12 juin. Un très grand nombre de Bruxellois seront alors réveillés plusieurs fois par nuit à cause de l'inaction de leur gouvernement régional. Des études scientifiques réalisées notamment en Allemagne, aux Pays-Bas et en Suisse ont démontré à suffisance l'impact négatif de ces réveils sur les performances des travailleurs, sur la rentabilité des entreprises locales, sur les budgets de la sécurité sociale, sur les capacités de concentration des élèves à l'école et sur leur épanouissement. Cet impact aura un coût énorme.

L'association Bruxelles Air Libre Brussel soutiendra ces personnes dans toute initiative visant à mettre fin à cette décision inique. Une décision, qui ne repose sur aucune étude scientifique et est en contradiction avec les principes élaborés par le conseil des ministres fédéral lui-même en février 2000 et mis en pratique à partir des décisions de février, juillet 2002 sur base du rapport d'experts internationaux.

C'est pour ces raisons que l'accord du 24 janvier est inacceptable et qu'il restera inacceptable par la population et qu'il ne peut être que dénoncé.

M. Gilliard conclut en affirmant que les citoyens de Bruxelles remettent leur sort dans les mains de ceux qui sont élus pour gouverner leur région en leur nom.

4. Echange de vues

M. Denis Grimberghs souhaiterait interroger M. Philippe Touwaide sur trois points.

ondertekend over de concentratie van de nachtvluchten boven de minst bevolkte gebieden, de onteigening en de geluidsisolatie van de woningen van de andere geluidshinder blootgestelde inwoners.

Zal de Brusselse regering dan een andere keuze hebben dan het akkoord dat ze op 24 januari 2003 met tegenzin heeft ondertekend, op te zeggen ?

Daardoor zou ze het hele vraagstuk van de nacht- en dagvluchten ter tafel van de volgende federale regering brengen.

Dat is wat de Brusselaars wier woning reeds overvlogen wordt of nog kan worden, haar met aandrang vragen. Ze vragen ook al hun vertegenwoordigers in het Brussels parlement om deze beslissing unaniem aan te bevelen aan de Brusselse regering.

8. Wat als de gewestregering het akkoord niet zal opzeggen ?

Als de Brusselse regering tegen alle verwachtingen in dit akkoord niet zou opzeggen, dat zou ze de politieke verantwoordelijkheid voor de volledige toepassing ervan op 12 juni op zich moeten nemen. Zeer veel Brusselaars zullen dan verschillende keren gewekt worden door de inertie van hun gewestregering. Wetenschappelijke studies die onder meer in Duitsland, Nederland en Zwitserland zijn uitgevoerd, hebben voldoende aangetoond dat die verstoring van de slaap negatieve gevolgen heeft voor de prestaties van de werknemers, de rendabiliteit van de lokale bedrijven, voor de begrotingen van de sociale zekerheid, voor de concentratie van de leerlingen op school en voor hun ontplooiing. Aan deze gevolgen zal een zeer zwaar prijskaartje hangen.

De vereniging Bruxelles Air Libre Brussel zal deze personen steunen bij elke initiatief dat ertoe strekt een einde te maken aan deze onbillijke beslissing. Deze beslissing berust op geen enkele wetenschappelijke studie en is in strijd met de principes die de federale ministerraad zelf heeft gehuldigd in februari 2000 en die in de praktijk is gezet met de beslissingen van februari en juni 2002 op basis van het verslag van internationale deskundigen.

Om deze redenen is het akkoord van 24 januari onaanvaardbaar, zal het nooit aanvaard worden door de bevolking en kan het alleen maar opgezegd worden.

De heer Gilliard komt tot de slotsom dat de Brusselse burgers hun lot leggen in de handen van degenen die ze gekozen hebben om hun gewest in hun naam te besturen.

4. Gedachtewisseling

De heer Denis Grimberghs wenst de heer Philippe Touwaide vragen te stellen over drie punten.

Le premier a trait aux décollages de jour pour lesquels à partir du 12 juin 2003 les avions devront avoir atteint la hauteur non plus de 2.000 pieds mais de 1.700 pieds avant de procéder au virage à gauche lorsqu'ils décollent de la piste 25 droite. Cette mesure introduit-elle réellement une gestion du trafic aérien sur la base de routes ? Ou, comme l'a souligné le représentant de Bruxelles Air Libre Brussel, cela demeure-t-il une question aléatoire ?

M. Denis Grimberghs souhaite également savoir pourquoi on joue au yo-yo en la matière ? En effet, auparavant cette hauteur avait été augmentée et avait eu pour conséquence une augmentation de l'ampleur du territoire survolé.

La deuxième question de M. Denis Grimberghs porte sur la diminution du nombre de vols de nuit tel que l'a affirmé le médiateur dans son exposé. Cela semble un peu en contradiction avec les statistiques en annexe, les statistiques reçues en séance (annexe n° 1) où l'on constate néanmoins une tendance à la remontée en 2002, 2003 et ce malgré la diminution par rapport à 2001.

M. Denis Grimberghs en revient à l'accord du 24 janvier 2003 au sujet duquel les députés ont entendu beaucoup de rumeurs et notamment le fait que des personnes autour de la table se seraient traitées mutuellement de menteurs. Il souhaite avoir des éclaircissements à propos du nombre de vols au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale. Que signifie réellement pour les Bruxellois le survol moyen de 3,2 au-dessus de Bruxelles ? Comme l'a relevé à juste titre le médiateur, ce sont bien les pics qui provoquent les pires nuisances pour les riverains et non pas les moyennes, et il a évoqué notamment le problème des plages horaires 6-8 h du matin et de 21-23 h, périodes très nuisibles pour la population.

Mme Geneviève Meunier est déçue de ne pas avoir entendu ni Belgocontrol, ni BIAC alors que c'est Belgocontrol qui est chargé d'appliquer les nouvelles procédures de décollage.

Mme Meunier informe ses collègues que Belgocontrol a publié les trajectoires alors que la ministre fédérale, seule compétente en la matière, était opposée à la publication de celles-ci.

Selon Mme Geneviève Meunier, le premier ministre aurait outrepassé ses compétences. Aurait-il introduit un recours via le commissaire du gouvernement ?

La deuxième question est adressée au représentant de la BIAC que Mme Meunier regrette également de ne pas avoir entendu dans un exposé introductif. Sa question porte sur les procédures pour l'isolation des habitations selon l'intensité du survol des zones. Ces normes d'isolation qui avaient été introduites en 2000 sembleraient être remises en question par l'accord du 24 janvier 2003 parce que la

Het eerste punt heeft betrekking op de vliegdagen die overdag opstijgen en vanaf 12 juni 2003 niet meer hoeven te stijgen tot 2.000 voet maar tot 1.700 voet vóór dat ze naar links mogen draaien wanneer ze opstijgen vanop startbaan 25 rechts. Voert deze maatregel een echt beheer van het luchtverkeer op basis van routes in of blijft dat een kwestie van willekeur, zoals de vertegenwoordiger van Bruxelles Air Libre Brussel benadrukt heeft ?

De heer Denis Grimberghs wil eveneens weten waarom men op dit vlak almaar van mening blijft veranderen. Vroeger moesten de vliegtuigen hoger stijgen, wat tot gevolg had dat een groter deel van het grondgebied overvlogen werd.

De tweede vraag van de heer Denis Grimberghs gaat over de vermindering van het aantal nachtvluchten, zoals de ombudsman in zijn uiteenzetting heeft bevestigd. Dat lijkt ietwat in strijd met de bijgevoegde statistieken, de tijdens de vergadering uitgedeelde statistieken (bijlage nr. 1) waar niettemin een stijgende trend in 2002 en 2003 wordt vastgesteld, ondanks de daling in vergelijking met 2001.

De heer Denis Grimberghs komt terug op het akkoord van 24 januari 2003 waarover de volksvertegenwoordigers veel geruchten hebben gehoord, met name dat de personen rond de tafel elkaar voor leugenaar hebben uitgemaakt. Hij wenst toelichtingen over het aantal vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wat is de echte betekenis van een gemiddeld aantal vluchten van 3,2 boven Brussel voor de Brusselaars ? Zoals de ombudsman er terecht op gewezen heeft, zijn het wel degelijk de pikken die de meeste hinder voor de omwonenden meebrengen en niet de gemiddelden. Hij heeft met name gewezen op het probleem met de periode tussen 06.00 en 08.00 uur 's morgens en 21.00 en 23.00 's avonds die zeer hinderlijk zijn voor de bevolking.

Mevrouw Geneviève Meunier is ontgoocheld dat ze Belgocontrol noch BIAC heeft gehoord, hoewel Belgocontrol ermee belast is de nieuwe opstijgprocedures toe te passen.

Mevrouw Geneviève Meunier deelt haar collega's mee dat Belgocontrol de projecten heeft bekendgemaakt, hoewel de federale minister, die als enige daartoe bevoegd, daartegen gekant was.

Volgens mevrouw Geneviève Meunier zou de eerste minister zijn boekje te buiten zijn gegaan. Zal hij via de regeringscommissaris een beroep ingesteld hebben ?

De tweede vraag is gericht tot de vertegenwoordiger van BIAC. Mevrouw Geneviève Meunier vindt het eveneens jammer dat ze hem niet in een inleidende uiteenzetting heeft gehoord. Haar vraag gaat over de procedures voor de geluidsisolatie van de woningen volgens de mate waarin de gebieden overvlogen worden. Deze in 2000 ingevoerde isolatienormen lijken ter discussie worden gesteld door het

dispersion serait moins compatible avec la possibilité d'assurer une isolation des logements des habitants concernés. Mme Meunier souhaite entendre la position de la BIAC sur ce point.

M. François Roelants du Vivier quant à lui veut se projeter dans l'avenir dans la mesure où ayant pu participer en tant que rapporteur au Comité des régions il y a deux ans à des réunions sur le thème, il est persuadé que d'ici dix ans, les vols de nuit seront interdits au sein de l'Union européenne. Selon lui, le problème crucial ici n'est pas tellement les vols de nuit de manière restrictive mais bien les nuisances causées aussi bien de jour que de nuit à cause d'une concentration d'un trafic aérien important au niveau des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

Selon M. François Roelants du Vivier, si l'aéroport est actuellement surdimensionné par rapport à la conjoncture actuelle, le trafic risque de reprendre de plus belle par la suite. Il souhaite entendre la BIAC sur ce point.

M. François Roelants du Vivier informe que lorsqu'on construit de nouveaux aéroports, ils sont localisés à 50-60 kilomètres d'une capitale. Et de citer le cas de Washington comme exemple. Pour lui, l'aéroport de Bruxelles-National devrait se transformer en aéroport Schengen tandis que les vols internationaux devraient décoller et atterrir à Chièvres, dans une zone qui n'est pas très peuplée. Pourquoi la BIAC n'envisage-t-elle pas cette division physique du trafic aérien ?

Mme Béatrice Fraiteur rejoint M. François Roelants du Vivier qui affirme qu'à long terme, pour pallier les nuisances subies par les riverains, on en viendra à la suppression des vols de nuit. Et même dans un avenir plus proche, la députée souhaite savoir si on a déjà discuté d'une possible délocalisation de la compagnie de messagerie express qui est la source majeure des problèmes.

Mme Béatrice Fraiteur souhaite savoir si plus aucun avion « hushkitté » ne survole la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Caroline Persoons se réjouit du débat qui a lieu en commission de l'environnement à sa demande car la lutte contre les nuisances relatives au bruit et à la pollution de l'air au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale sont bien des compétences bruxelloises.

Elle a enregistré que la dispersion des vols rend le contrôle encore plus difficile. Selon elle, la Région de Bruxelles-Capitale a bien avancé et a notamment mis en exergue les divergences entre la logique qui consiste à assurer l'isolation des logements des habitants concernés et celle qui consiste à disperser les vols.

akkoord van 24 januari 2003, omdat de spreiding minder verenigbaar zou zijn met de mogelijkheid om de woningen van de betrokken inwoners te isoleren. Mevrouw Geneviève Meunier wenst het standpunt van BIAC over dit punt te vernemen.

De heer François Roelants du Vivier wenst het vraagstuk op langere termijn te bekijken in zoverre hij twee jaar geleden als rapporteur heeft kunnen deelnemen aan vergaderingen van het Comité van de regio's over dit onderwerp en ervan overtuigd is dat over tien jaar de nachtvluchten verboden zullen zijn in de Europese Unie. Volgens hem vormen niet zozeer de nachtvluchten in strikte zin het cruciale probleem maar wel de hinder die zowel overdag als 's nachts wordt voortgebracht door een grote concentratie van luchtverkeer en de daarom verbonden geluidshinder en luchtverontreiniging.

Volgens de heer François Roelants du Vivier is de luchthaven thans weliswaar te groot gelet op de huidige conjunctuur, maar het luchtverkeer kan achteraf toenemen. Hij wenst het standpunt van BIAC hierover te kennen.

De heer François Roelants du Vivier deelt mee dat nieuwe luchthavens op vijftig/zestig kilometer van hun hoofdstad worden gebouwd. Als voorbeeld haalt hij de luchthaven van Washington aan. Volgens hem zal de luchthaven Brussel-Nationaal omgebouwd moeten worden tot een Schengen-luchthaven, terwijl de internationale vluchten zouden moeten opstijgen en landen in Chièvres, in een dunbevolkt gebied. Waarom overweegt BIAC niet deze indeling van het luchtverkeer ?

Mevrouw Béatrice Fraiteur is het met de heer François Roelants du Vivier eens dat op lange termijn de nachtvluchten afgeschaft zullen worden om een einde te maken aan de hinder voor de omwonenden. De volksvertegenwoordigster wil weten of men zelfs gesproken heeft over een mogelijke delocalisatie van de koerierdienst, de grootste bron van de problemen, in een nabije toekomst.

Mevrouw Béatrice Fraiteur wil weten of er nog met hushkits uitgeruste vliegtuigen over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vliegen.

Het verheugt mevrouw Caroline Persoons dat de commissie voor het leefmilieu dit debat op haar verzoek voert, want de strijd tegen geluidshinder en luchtverontreiniging boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is wel degelijk een Brusselse bevoegdheid.

Ze heeft er akte van genomen dat de spreiding van de controle nog moeilijker maakt. Volgens haar heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest grote vorderingen gemaakt en met name de nadruk gelegd op de verschillen tussen de regelingen die erin bestaat de woningen van de betrokken omwonenden te isoleren en de regeling die ertoe strekt de vluchten te spreiden.

Le médiateur a informé qu'il avait reçu plus de 2.000 plaintes. La députée souhaite savoir si le contenu des plaintes a évolué depuis juillet 2000 et s'il y a un subit accroissement du nombre de plaintes depuis la prise de position de la Région flamande.

En ce qui concerne le contrôle, Mme Caroline Persoons a été frappée par la confirmation par le médiateur qu'il n'a pas de pouvoir de recommandation, ainsi que par la volonté de l'UBCNA d'avoir un organisme indépendant de contrôle. Elle souhaite savoir comment on procède dans les autres pays pour trouver la meilleure solution pour l'aéroport de Bruxelles-National.

Enfin, elle souligne que si le survol de l'une ou l'autre entreprise Seveso pose problème, contourner les entreprises Seveso par un survol de zones encore plus densément peuplées, est encore plus grave.

M. Christos Doulkeridis se réjouit également que ces auditions aient lieu et il espère qu'il y aura le moins de dispersion possible dans le monde politique bruxellois. Il relève que jusqu'à présent les politiques flamands s'y sont pris autrement que les Bruxellois.

Selon lui, les auditions devraient permettre d'aboutir à une résolution.

Il remercie les différents orateurs qui sont également convaincus du problème posé par l'accord du 24 janvier 2003. Il se réjouit que ces différents orateurs aient adopté une vision non-communautaire comme le fait la ministre fédérale depuis qu'elle traite le dossier en marquant sa volonté de vouloir survoler les zones les moins densément peuplées et avec le moins de nuisances sonores.

M. Christos Doulkeridis souligne également que la décision du 24 janvier 2003 n'est pas une décision de bon sens; il s'agit d'un partage communautaire des nuisances avec des quotas pour la Région flamande, la Région bruxelloise et le Brabant wallon.

Il ose espérer que les auditions permettront de revenir à un certain nombre de règles basées sur le bon sens.

Il a enregistré que l'association Bruxelles Air Libre Brussel a ajouté à la problématique des nuisances sonores celle liée à la sécurité.

Depuis des dizaines d'années, l'aéroport national de Bruxelles-National a connu un développement aéroportuaire indépendant de toute étude d'impact relatif aux incidences en matière d'environnement et de santé, comme l'a souligné M. Van Hoobrouck dans son exposé.

M. François Roelants du Vivier a souligné que 25 % de la pollution de l'air en Région de Bruxelles-Capitale provenait de l'activité aéroportuaire à Zaventem. Il faudrait

De l'ombudsman heeft meegedeeld dat hij meer dan 2.000 klachten heeft ontvangen. De volksvertegenwoordiger wil weten of de inhoud van de klachten sinds juli 2000 geëvolueerd is en of het aantal klachten sinds de standpuntbepaling van het Vlaams gewest plots toegenomen is.

Wat de controle betreft, was mevrouw Caroline Persoons verbaasd toen ze de ombudsman hoorde zeggen dat hij niet bevoegd is om aanbevelingen te doen en toen ze hoorde dat de BUTV een onafhankelijk controleorgaan één woord wenst. Ze wil weten hoe men in andere landen te werk gaat om de beste oplossing voor de luchthaven Brussel-Nationaal te kunnen vinden.

Ten slotte benadrukt ze dat het overvliegen van een Seveso-bedrijf problemen doet rijzen, maar dat het nog problematischer is het Seveso-bedrijven te vermijden door over nog dichter bevolkte gebieden te vliegen.

Het verheugt ook de heer Christos Doulkeridis dat deze hoorzittingen plaatshebben en hij hoopt dat er althans zo weinig mogelijk spreiding zal zijn in de Brusselse politiek. Hij wijst erop dat de Vlaamse politici deze kwestie tot nu toe anders aangepakt hebben dan de Brusselaars.

Volgens hem zouden de hoorzittingen tot een resolutie moeten kunnen leiden.

Hij bedankt de verschillende sprekers die er eveneens van overtuigd zijn dat het akkoord van 24 januari 2003 problemen doet rijzen. Het verheugt hem dat die verschillende sprekers een niet-communautaire visie aanhangen, zoals de federale minister sinds ze het dossier behandelt en wenst dat de dunst bevolkte gebieden overvlogen worden met zo weinig mogelijk geluidshinder.

De heer Christos Doulkeridis benadrukt eveneens dat de beslissing van 24 januari 2003 geen verstandige beslissing is. Het gaat om een verdeling van de hinder over de gewesten met quota's voor het Vlaamse Gewest, het Brussels Gewest en Vlaams Brabant.

Hij durft te hopen dat men na de hoorzittingen opnieuw een aantal regels zal hanteren die op een gezond verstand gebaseerd zijn.

Hij heeft er akte van genomen dat de vereniging Bruxelles Air Libre Brussel naast het vraagstuk van de geluidshinder ook dat van de veiligheid heeft aangekaart.

De nationale luchthaven Brussel-Nationaal wordt al tientallen uitgebouwd zonder enige milieu- en gezondheidseffectenstudie, zoals de heer van Hoobrouck in zijn uiteenzetting heeft benadrukt.

De heer François Roelants du Vivier heeft onderstreept dat er 25 % van de luchtverontreiniging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te wijten is aan de luchthavenacti-

faire le lien entre cette part de pollution de l'air et l'emploi rapporté aux Bruxellois par le développement aéroportuaire à Zaventem, estime M. Christos Doulkeridis.

En ce qui concerne l'impact sur la sécurité, M. Christos Doulkeridis souhaite savoir si le gouvernement bruxellois dispose de données précises de la part de Madame le Gouverneur en cas de problème.

Selon lui, il serait utile de recueillir l'avis des pompiers en les auditionnant également.

M. Alain Adriaens intervient dans la foulée de l'intervention de M. François Roelants du Vivier qui a souhaité prendre ses distances vers l'avenir. Il voudrait bien croire son collègue; il est cependant assailli de doutes quand il voit le pouvoir des lobbies en matière d'avions « hushkittés » notamment.

M. Alain Adriaens reconnaît que depuis 1989 on a beaucoup évolué au niveau du dossier avions en Région de Bruxelles-Capitale, en négligeant toutefois les problèmes de sécurité. Dans les faits, les choses ont peu bougé pendant douze ans parce que l'aéroport est situé dans une autre région et que les décisions dépendent du pouvoir fédéral. Et ce, même si le ministre de l'environnement a pris un arrêté et a essayé d'intervenir au mieux.

Depuis que le cabinet fédéral de la mobilité est aux mains de la ministre bruxelloise Isabelle Durant, la préoccupation a été plus grande et des mesures ont été prises pour assurer globalement une plage de grand silence. Il est vrai que l'accord du 24 janvier 2003 représente un recul et n'a été possible que grâce à la division de tous ceux qui auraient dû être unis contre la révision de l'accord initial. L'intervention des représentants politiques du Noordrand revient en effet à diviser pour régner.

Parmi les avancées importantes en matière de transport aérien, M. Alain Adriaens pointe du doigt la modulation des redevances en fonction du poids et des heures des avions et l'interdiction du survol d'avions qui ont un quota count trop important. Cependant, M. Philippe Touwaide a relevé qu'entre les plages de 6 et 8 heures et entre les plages de 21 et 23 heures, un certain nombre d'avions décollent en masse et posent de graves problèmes.

Le député pense qu'il faut examiner ces deux plages horaires pour pouvoir introduire dans ces fourchettes-là également une zone de quiétude pour les riverains.

Certaines personnes ont regretté le manque d'indépendance de l'organe de contrôle aérien. Comment faire pour avoir une autorité indépendante ?

viteiten te Zaventem. De heer Christos Doulkeridis vindt dat men het verband zou moeten leggen tussen dit aandeel in de luchtverontreiniging en de banen die de luchthavenactiviteiten te Zaventem de Brusselaars opleveren.

In verband met de gevolgen voor de veiligheid wil de heer Christos Doulkeridis of de Brusselse regering nauwkeurige gegevens van de gouverneur heeft gekregen in geval van problemen.

Volgens hem zou het nuttig zijn om het advies van de brandweer in te winnen in het kader van een hoorzitting.

De heer Alain Adriaens sluit zich aan bij de opmerking van de heer François Roelants du Vivier die aan de toekomst denkt. Hij zou zijn collega willen geloven. Hij heeft echter twijfels wanneer hij ziet hoe machtig de lobbies voor met hushkits uitgeruste vliegtuigen zijn.

De heer Alain Adriaens geeft toe dat er sinds 1989 een en ander is gebeurd in het vliegtuigdossier in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar dat de veiligheidsproblemen echter verwaarloosd werden. In de praktijk is er twaalf jaar weinig gebeurd, omdat de luchthaven zich in een ander gewest bevindt en de beslissingen onder de federale overheid ressorteren. De minister bevoegd voor leefmilieu heeft niettemin een besluit uitgevaardigd en getracht om zo goed mogelijk in te grijpen.

Sinds de Brusselse minister Isabelle Durant aan het hoofd staat van het federale kabinet van mobiliteit hecht men meer belang aan het probleem en zijn er maatregelen genomen om in het algemeen een grotere periode van stilte te krijgen. Het is inderdaad zo dat het akkoord van 24 januari 2003 een stap achteruit is en slechts mogelijk was door de verdeeldheid van al degenen die zich samen hadden moeten kanten tegen de herziening van het oorspronkelijke akkoord. De politieke vertegenwoordigers van de Noordrand hebben immers het principe van verdeel en heers toegepast.

Onder de belangrijke resultaten op het vlak van luchtvervoer wijst de heer Alain Adriaens op de aanpassing van de retributies naargelang van het gewicht en de vluchten van de vliegtuigen en het overvliegverbod voor vliegtuigen met een te hoge quota count. De heer Philippe Touwaide heeft er echter op gewezen dat er tussen 06.00 en 08.00 uur 's morgens en tussen 21.00 en 23.00 uur 's avonds er een groot aantal vliegtuigen opstijgen, wat voor zware problemen zorgt.

De volksvertegenwoordiger vindt dat men die twee periodes moet onderzoeken om er ook een periode van rust voor de omwonenden te kunnen inlassen.

Sommigen betreuren dat het luchtvaartcontroleorgaan niet onafhankelijk is. Hoe kan men een onafhankelijk orgaan krijgen ?

Bien que les choses aient évolué sur le long terme, la décision du 24 janvier 2003 est absurde et ne peut être expliquée que par la surchauffe électorale. Que peuvent faire les députés bruxellois aujourd'hui pour que cette mauvaise décision ne prenne pas cours le 12 juin prochain ?

Il est un peu surréaliste que le ministre fédérale se batte pour qu'il n'y ait pas de survol dangereux. M. Alain Adriaens se demande si entre le 18 mai au soir et le 12 juin il ne faut pas organiser une mobilisation des Bruxellois pour bloquer l'aéroport pour imposer le point de vue des Bruxellois également.

Mme Marion Lemesre est, quant à elle, convaincue qu'on ne servirait pas les Bruxellois en renvoyant la patate chaude d'un niveau de pouvoir à l'autre. La priorité pour elle est que chacun cherche la solution optimale pour diminuer les nuisances de tout type dans ses sphères de compétence.

Mme Marion Lemesre suggère qu'on reprécise le cadre institutionnel des compétences des uns et des autres et que l'assemblée parlementaire adresse des recommandations en précisant à qui elles s'adressent. On ne servirait pas les Bruxellois en chargeant le gouvernement bruxellois de compétences qui ne lui appartiennent pas.

M. Michel Van Roye demande à M. Philippe Touwaide, si au-delà de son rôle de psychologue, il est aussi utile qu'il le souhaite aux riverains ayant à subir les nuisances du survol de la Région de Bruxelles-Capitale ?

M. Michel Van Roye souhaiterait pouvoir prendre connaissance du rapport de l'expert hollandais sur le fonctionnement de Zaventem. Pourquoi ce rapport ne circule pas ? Quels en sont les commanditaires ? La commission peut-elle en prendre connaissance ?

En ce qui concerne la compagnie de messagerie express, M. Michel Van Roye souhaite orienter la discussion pour voir si les parlementaires disposent de moyens d'imposer certains critères à cette entreprise, qui exerce un monopole privé, plutôt que de se plier aux diktats que l'entreprise privée met elle-même en avant (la préservation de moult emplois, dixit la direction de la compagnie de messagerie express Belgique).

Pourrait-on imposer à une compagnie de messagerie express une meilleure gestion de ses horaires ?

M. Michel Van Roye constate que le silence du responsable de la BIAC, présent en séance, est proportionnel au vacarme des avions. Etant donné la problématique de l'indépendance de BIAC, de sa réelle marge de manœuvre, la création d'un organe supra-régional pour répartir les vols sur l'ensemble des différents aéroports belges serait une bonne chose.

Hoewel de zaken op lange termijn geëvolueerd zijn, is de beslissing van 24 januari 2003 absurd en kan ze alleen verklaard worden door electorale spanningen. Wat kunnen de Brusselse volksvertegenwoordigers vandaag doen om te vermijden dat deze slechte beslissing op 12 juni eerstkomend van kracht wordt ?

Het is ietwat surrealistisch dat de federale minister ervoor ijvert dat er geen gevaarlijke overvluchten zijn. De heer Alain Adriaens vraagt over tussen 18 mei 's avonds en 12 juni de Brusselaars niet gemobiliseerd moeten worden om de luchthaven te blokkeren en aldus ook het standpunt van de Brusselaars op te leggen.

Mevrouw Marion Lemesre is ervan overtuigd dat de Brusselaars er niet bij gebaat zijn als de hete aardappel van het enige gezagniveau naar een andere wordt doorgeschoven. Volgens haar dient elkeen bij voorrang te zoeken naar de optimale oplossing om de hinder van onverschillig welk type in zijn bevoegdheidsdomeinen te verminderen.

Mevrouw Marion Lemesre stelt voor dat het institutionele landschap en de bevoegdheden opnieuw vastgelegd worden en dat de parlementaire assemblee aanbevelingen richt tot wel omschreven gezagniveaus. De Brusselaars zijn er niet bij gebaat als men de Brusselse regering vraagt om bevoegdheden uit te oefenen die de hare niet zijn.

De heer Michel Van Roye vraagt de heer Philippe Touwaide of hij meer dan psychologische bijstand kan leveren aan de omwonenden die het slachtoffer zijn van de hinder voortgebracht door vliegtuigen boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ?

De heer Michel Van Roye wenst kennis te nemen van de Nederlandse deskundige over de werking van Zaventem. Waarom is dit verslag niet in de openbaarheid gebracht ? Wie heeft daartoe opdracht gegeven ? Kan de commissie daarvan kennis nemen ?

Wat de koerierdienst betreft, wenst de heer Michel Van Roye de bespreking te sturen om te zien of de parlementsleden de middelen hebben om bepaalde criteria op te leggen aan dit bedrijf, dat een privé-monopolie heeft, in plaats van te buigen voor dictaten die het privé-bedrijf zelf oplegt (volgens de directie van het koeriersbedrijf België staan er veel banen op het spel).

Zou men een koeriersbedrijf ertoe kunne verplichten de werkuren beter te beheren ?

De heer Michel Van Roye stelt vast dat het stilzwijgen van de vertegenwoordiger van BIAC, die de vergadering bijwoont, omgekeerd evenredig is met het lawaai van de vliegtuigen. Gelet op de onafhankelijkheid van BIAC en de armslag die ze werkelijk heeft, zou toch een goede zaak zijn om een supra-regionaal orgaan op te richten dat de vluchten over de verschillende Belgische luchthavens verspreid.

C'est d'ailleurs ce qui est communément réalisé dans d'autres grands aéroports européens: M. Michel Van Roye cite le cas de Londres où il y a quatre aéroports. En outre, ce modèle de développement du transport aérien supprimerait les concurrences déloyales.

Enfin, le député signale que la ville française de Lille prévoit dans son plan de développement un aéroport qui est localisé ... en Belgique (la localisation exacte n'est toutefois pas mentionnée).

M. Joseph Parmentier souhaite revenir sur le processus de décision de l'accord de 2002. Cet accord était le fruit de travaux d'experts menés pendant deux ans. L'accord était de concentrer les vols nocturnes sur la piste 25 droite et d'éviter les zones densément peuplées.

La décision du 24 janvier 2003 prise en début de campagne électorale, fait fi de toutes les études existantes et ne répond à aucun critère scientifique objectif.

M. Joseph Parmentier souhaiterait que le contenu de ces études scientifiques soit rappelé aux parlementaires bruxellois.

Le ministre Didier Gosuin se permet de souligner que globalement entre rien et l'accord du 24 janvier 2003, il vaut toujours mieux s'en tenir à ce dernier accord qu'à rien. Il faut se rappeler qu'auparavant on survolait les zones habitées dans le non-contrôle démocratique total. Les ministres compétents de l'époque décidaient ce que bon leur semblait pour des raisons généralement très localistes. Les règles du jeu de Belgocontrol ou de la BIAC n'étaient pas fixées. Aucune disposition n'était prise ni en termes de flotte ni en termes de trajectoire des avions. Jusqu'en 1999, on appliquait la technique de l'arrosage pour éviter telle ou telle localité où vivait tel ou tel politicien, on arrosait presque systématiquement la Région de Bruxelles-Capitale sans règles clairement définies.

Dès 1990, la Région de Bruxelles-Capitale a pris ses responsabilités. Devant le refus des ministres compétents de l'époque au niveau fédéral de prendre des décisions, le ministre de l'environnement a pris un arrêté, contesté par la BIAC mais validé par le Conseil d'Etat. Jusqu'en 1999, c'était le seul acte réellement contraignant au niveau juridique.

La réunion du comité de concertation du 24 janvier 2003 a eu lieu sans que la Région de Bruxelles-Capitale n'ait fait la demande de modifier les accords précédents. La société privée de messagerie express a fait savoir via son association BATA qu'elle n'était pas demanderesse non plus.

Le ministre Didier Gosuin pense savoir que certains ministres au niveau fédéral n'étaient pas demandeurs non plus.

Dat is trouwens doorgaans het geval in grote Europese luchthavens: en de heer Michel Van Roy vermeldt de stad Londen, waar er vier luchthavens zijn. Bovendien zou zo'n regeling voor de uitbouw van het luchtvervoer maken met oneerlijke concurrentie.

Ten slotte wijst de volksvertegenwoordiger op dat de Franse stad Lille in haar uitbreidingsplan een luchthaven in België plant (de juiste ligging wordt hier echter niet vermeld).

De heer Joseph Parmentier wenst terug te komen op het besluitvormingsproces dat het op het akkoord van 2002 heeft geleid. Dit akkoord was het resultaat van werkzaamheden die deskundigen die gedurende twee jaar geleverd hebben. Men was er over eens de nachtvluchten te concentreren op baan 25 rechts en de dichtbevolkte gebieden te vermijden.

De beslissing van 24 januari 2003, die genomen werd aan het begin van de kiescampagne houdt totaal geen rekening met alle bestaande studies en voldoet aan geen enkel objectief wetenschappelijk criterium.

De heer Joseph Parmentier wenst dat de Brusselse parlementsleden herinnerd worden aan de inhoud van die wetenschappelijke studie.

De minister benadrukt dat het altijd beter is om zich te houden aan akkoord van 24 januari 2003 dan zich aan geen enkel akkoord te houden. Er zij aan herinnert dat men vroeger over bewoonde gebieden vloog zonder enige democratische controle. De toenmalige bevoegde ministers beslisten naar eigen goed denken om redenen die doorgaans verband hier doen met lokale belangen. Spelregels van Belgocontrol of van BIAC werden niet vastgesteld. Er golden geen voorschriften voor de vloot noch voor het traject van de vliegtuigen. Tot in 1999 werden de vluchten gespreid om plaatsen waar bepaalde politici woonden te vermijden. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd bijna stelselmatig overvlogen zonder duidelijke regels.

Sinds 1990 heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn verantwoordelijkheid genomen. Gelet op de weigering van de toenmalige bevoegde federale ministers om beslissingen te nemen, heeft de minister van leefmilieu een besluit uitgevaardigd, dat door BIAC betwist, maar door de Raad van State gevalideerd werd. Tot in 1999 was dat de enige echt dwingende rechtshandeling.

Het overlegcomité is op 24 januari 2003 bijeen gekomen hoewel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet gevraagd had om de vorige akkoorden te wijzigen. Het koeriersbedrijf heeft via haar vereniging BATA laten weten dat ze evenmin vragende partij was.

De minister meent te weten dat bepaalde federale ministers evenmin vragende partij waren.

Le ministre Didier Gosuin reconnaît qu'il y a eu à ce moment-là une pression exercée à la fois sur la ministre fédérale Isabelle Durant et sur la Région bruxelloise : soit c'était une révision des accords précédents, soit il n'y avait plus d'accord du tout. C'est bien avec des pieds de plomb que la Région de Bruxelles-Capitale a accepté ce comité de concertation du 24 janvier dernier.

Cette clarification est réellement nécessaire et permet de répondre à ceux qui dénoncent l'accord du 24 janvier 2003 en disant qu'ils n'en veulent pas, ce qui mènerait à un retour au n'importe quoi, au laissez aller, laissez faire.

Le Fédéral a la compétence exclusive de la sécurité aérienne et la compétence exclusive également dans la définition des procédures. Les parastataux Belgocontrol et BIAC sont sous son contrôle exclusif.

Le ministre Didier Gosuin souhaite jouer cartes sur table et va faire part de multiples échanges de courrier entre la ministre fédérale et M. de Donnea et lui-même.

Le 19 mars dernier, les ministres bruxellois recevaient un courrier de la vice-première ministre fédérale concernant la proposition de Belgocontrol de survoler des sites à haut risque dont les installations de la société Belgian Shell s.a., entreprise Seveso. Dans ce même courrier, la ministre fédérale ajoutait « Il est dès lors évident que toute modification du tracé initialement proposé pour la destination CIV entraînera le survol de zones plus densément peuplées. En tant que membre du comité de concertation principalement concerné par les conséquences de la mise en œuvre d'une route alternative à celle envisagée le 24 janvier 2003, je vous demande de me communiquer la position du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour le 27 mars 2003 ».

Le ministre Didier Gosuin n'a pas tardé à répondre (le 21 mars 2003) en soulignant que la ministre fédérale sollicitait l'avis de la Région de Bruxelles-Capitale parce qu'elle avait pris la décision de ne pas faire survoler la Région de Bruxelles-Capitale au-dessus d'un site Seveso et que, d'après elle, cela impliquait nécessairement qu'il fallait survoler des zones plus densément peuplées.

Dans ce courrier, le ministre Gosuin en son nom et celui du ministre-président demandait de pouvoir disposer des études de risques que la ministre fédérale avait commanditées par rapport aux propositions de route formulées par Belgocontrol et notamment celles susceptibles de survoler Bruxelles.

Une décision ministérielle ne peut se prendre qu'en connaissance de cause : le ministre n'était ni en possession des trajectoires de Belgocontrol ni des études de risque; il ne pouvait trancher.

De minister geeft toe dat er op dat moment zowel op federaal minister Isabelle Durant als op het Brussels Gewest druk werd uitgeoefend: ofwel werden de vorige akkoorden herzien, ofwel was er helemaal geen akkoord meer. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft wel degelijk met tegenzin deel genomen aan de vergadering van het overlegcomité van 24 januari 2003.

Deze opheldering is echt nodig en is bestemd voor degenen die het akkoord van 24 januari 2003 verwerpen, wat opnieuw tot anarchie en laxisme zou leiden.

De veiligheid van het luchterverkeer en de definitie van de desbetreffende procedures zijn de exclusieve bevoegdheid van de federale overheid. De semi-overheidsinstellingen Belgocontrol en BIAC vallen onder de exclusieve controle van de federale overheid.

De minister wenst open kaart te spelen en zal een overzicht geven van een de omvangrijke briefwisseling tussen de federale minister enerzijds en de heer de Donnea en hijzelf anderzijds.

Op 19 maart 2003 ontvingen de Brusselse ministers een brief van de federale vice-premier over het voorstel van Belgocontrol om sites met een hoog risico te overvliegen, waaronder de installaties van het bedrijf Belgian Shell nv. een Seveso-bedrijf. In diezelfde brief voegde de federale minister eraan toe dat het bijgevolg evident is dat elke wijziging van het oorspronkelijk voorgestelde traject met als bestemming CIV ertoe zal leiden dat dichter bevolkte gebieden overvlogen worden dat voornamelijk te maken heeft met gevolgen van het inleggen van een alternatieve route voor de op 24 januari 2003 overvlogen route, vraag ik u me het standpunt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 27 maart 2003 mee te delen.

De minister bevoegd voor leefmilieu heeft op 21 maart 2003 geantwoord dat de federale minister om het advies van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vroeg, omdat ze beslist had dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet boven een Seveso-bedrijf mag worden overvlogen en dat zulks volgens haar onvermijdelijk met zich meebrengt dat dichter bevolkte gebieden moeten worden overvlogen.

In die brief heeft minister Gosuin, namens hemzelf en de minister-president gevraagd, om te mogen beschikken over de risicostudie die de federale minister had laten uitvoeren over de routes die Belgocontrol had voorgesteld en meer bepaald over de routes waarbij Brussel overvlogen kon worden.

Een ministeriële beslissing kan alleen met kennis van zaken worden genomen: de minister beschikt niet over de voorstellen van Belgocontrol over de trajecten noch over de risicostudies. Zij kon geen beslissing nemen.

Entre-temps, le ministre a reçu ces études de risques : l'une disant que le site Seveso est survolé depuis longtemps et que dans d'autres pays il y a également des survols de sites Seveso, avec un risque potentiel à la clé.

Le ministre Didier Gosuin a également reçu l'avis de Belgocontrol qui mettait en cause tout ou partie de l'étude de risques. Le ministre Didier Gosuin n'a par contre pas reçu le tracé quant au survol des zones densément peuplées.

Le 24 mars 2003, le ministre Gosuin reçoit une nouvelle réponse de Mme Isabelle Durant. Ce courrier dit notamment : « ... je ne demande pas que vous me fassiez connaître la position de votre gouvernement sur la décision de ne pas survoler un site à haut risque, la sécurité aérienne étant une compétence fédérale exclusive. Par contre, je vous informe, en tant que membre du Comité de concertation partie à l'accord du 24 janvier 2003, que la route proposée par le gouvernement fédéral et acceptée par la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas applicable pour des raisons de sécurité. Par conséquent, je demande la position de votre gouvernement sur le fait de déplacer une route acceptée par votre gouvernement et qui ne pourra que survoler des zones plus fortement peuplées ». La ministre informe qu'elle joint au courrier l'étude sur les risques et la position de Belgocontrol.

Le 27 mars 2003, le ministre Gosuin réécrit en disant qu'il a enfin reçu l'information demandée, tout en rappelant que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale n'est demandeur de rien.

Dans ce courrier, le ministre soulignait : « ... le manque total d'informations accompagnant votre demande en ce qui concerne notamment l'évaluation des risques, l'évaluation comparée des risques entre les différentes procédures envisagées, l'évaluation comparée des risques entre le survol des installations classées Seveso et le survol des zones densément habitées, les niveaux de bruit prévisible, les populations concernées, ainsi que l'adaptation de contours d'exposition au bruit ». Alors que toutes ces données devaient être fournies selon l'accord du 24 janvier 2003.

Dans le même courrier, le ministre Gosuin se préoccupait de la mise en œuvre du programme d'isolation acoustique tel que repris dans l'accord également.

Le ministre Didier Gosuin tient à informer qu'il existe un plan catastrophe pour le survol de la zone Seveso mais il n'y a pas de plan catastrophe si un avion s'écrase dans la ville à l'instar de l'accident d'Amsterdam.

Les responsables de Belgium Shell ont eux-mêmes via leur fédération Fedichem fait savoir au ministre qu'ils étaient mieux armés en cas de catastrophe que les habitants puisqu'ils disposent d'un plan catastrophe alors que pour les zones densément peuplées rien n'est prévu.

Ondertussen heeft de minister die risicostudies ontvangen : volgens de ene studie wordt het Seveso-bedrijf al lang overvlogen en in andere landen worden er ook Seveso-bedrijven overvlogen met de daaraan verbonden risico's.

De minister heeft eveneens het advies van Belgocontrol gekregen, dat de hele of een deel van de risicostudie op losse schroeven zet. De minister is daarentegen niet op de hoogte gebracht van de tracé voor de vluchten over dichtbevolkte gebieden.

Op 24 maart 2003 krijgt minister Gosuin een nieuw antwoord van mevrouw Isabelle Durant. In die brief staat onder meer dat de minister niet vraagt om het standpunt van de Brusselse regering te vernemen over de beslissing om geen vluchten toe te staan boven een bedrijf met een hoog risico, aangezien de veiligheid van het vluchtverkeer een exclusieve federale bevoegdheid is. De minister deelt hem als lid van het Overlegcomité en partij bij het akkoord van 24 januari 2003 mee dat de route die de federale regering voorstelt en door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanvaard is niet van toepassing is om veiligheidsredenen. Bijgevolg vraagt de minister het standpunt van de Brusselse Regering over de verplaatsing van een route die door de Brusselse Regering is aanvaard en die onvermijdelijk tot vluchten boven dichtbevolkte gebieden zal leiden. De minister deelt mee dat ze de risicostudie en het standpunt van Belgocontrol bij de brief voegt.

Op 27 maart 2003, antwoordt minister Gosuin dat hij eindelijk de gevraagde informatie heeft ontvangen en hij herinnert eraan dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering niets vraagt.

In die brief benadrukt de minister dat het totale gebrek aan informatie in het kader van uw verzoek, met name over de evaluatie van de risico's, een vergelijkende evaluatie van de risico's tussen de verschillende overwogen procedures, de vergelijkende evaluatie van de risico's tussen het overvliegen als Seveso-bedrijf geklasseerde installaties en het overvliegen van dichtbevolkte gebieden, de voorzienbare geluidsniveaus, de betrokken bevolkinggroepen en de aanpassing van de contouren inzake blootstelling aan lawaai. Al die gegevens moesten daarentegen worden verstrekt volgens het akkoord van 24 januari 2003.

In dezelfde brief maakt minister Gosuin zich zorgen over de uitvoering van het geluidsisolatieprogramma, zoals eveneens in het akkoord is opgenomen.

De minister deelt mee dat er een rampenplan bestaat voor vluchten boven het Seveso-gebied, maar dat er geen rampenplan bestaat voor het geval een vliegtuig neerstort in de stad, zoals het vliegtuigongeval in Amsterdam.

De directie van Belgium Shell heeft via haar federatie Fedichem de minister laten weten dat ze beter voorbereid zijn op rampen dan de inwoners, aangezien ze over een rampenplan beschikken, terwijl er voor rampen in dichtbevolkte gebieden helemaal niets geregeld is.

Le ministre Didier Gosuin a reçu une nouvelle réponse de la ministre fédérale le 31 mars 2003. Il rappelle qu'il ne remettra aucun avis sur le survol proposé de la Région de Bruxelles-Capitale tant qu'il ne dispose pas d'une étude comparative de risques, qu'il ne dispose pas des niveaux de bruit, ..., de toutes les dispositions prévues dans l'accord. Il souligne que tant qu'il ne remet pas d'avis, il n'y a pas de décision au niveau fédéral. L'accord précise très clairement que si on prend la décision d'une trajectoire, il faut les contours de bruit : cela existe pour le nord, cela existe à l'est, cela n'existe pas pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Le ministre Didier Gosuin veut également savoir ce que vont avoir comme impact des quotas counts (QC) inférieurs à quatre au niveau du sol, s'il faudra faire un programme d'isolation acoustique et, si oui, pour combien d'habitants, ainsi que les mesures prises pour prendre en compte une éventuelle catastrophe.

L'objectif poursuivi par le ministre n'est certainement pas de jouer au ping pong; toute décision administrative doit être motivée. Le ministre Didier Gosuin doit pouvoir disposer des éléments nécessaires pour pouvoir remettre dûment cet avis en regard d'un accord établi en Comité de concertation.

C'est bien la position que le ministre formule depuis bientôt deux mois à la ministre fédérale de la mobilité.

Quant à l'information fournie en ce jour dans la presse, si une décision a été prise sur une trajectoire en dehors de l'accord du 24 janvier 2003, la Région de Bruxelles-Capitale a toute latitude pour pouvoir s'y opposer. En effet, un des points de l'accord du 24 janvier 2003 était également de suspendre l'arrêté bruxellois. En cas de non respect de cet accord du 24 janvier 2003, cette disposition ne vaut pas. Dans ce cas, le ministre ne manquerait pas d'activer cet arrêté et de faire tomber les procès verbaux.

Le 3 avril 2003, le ministre Gosuin rappelait dans son courrier à Mme Isabelle Durant : « Nous avons déjà annoncé très clairement que nous sommes disposés à contribuer à la réalisation d'une étude complète sur les risques liés au survol de Bruxelles, de jour comme de nuit. Vous savez d'ailleurs que nous n'avons jamais été demandeurs d'un accroissement du survol nocturne de Bruxelles et vous savez comme nous dans quel contexte et dans quelle chronologie a été prise la décision du 24 janvier 2003. Tout comme vous, nous estimons qu'il vous appartient de ne prendre aucune décision qui compromette les principes élémentaires de sécurité aérienne. De même conformément à l'accord, il convient d'éviter le survol des zones densément peuplées ».

La question de l'opportunité ou pas de dénoncer l'accord du 24 janvier 2003 est posée. A ce sujet le ministre tient à

Op 31 maart 2003 heeft minister Gosuin een nieuw antwoord van de federale minister gekregen. Hij herinnert eraan dat hij geen enkel advies over de vliegroute boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal uitbrengen zolang hij niet beschikt over een vergelijkende studie van de risico's, over de geluidsniveaus, zolang niet alle bepalingen van het akkoord nageleefd worden. Hij onderstreept dat zolang hij geen advies uitbrengt de federale overheid geen beslissing kan nemen. Het akkoord preciseert zeer duidelijk dat de geluidscontouren afgebakend moeten worden als men een beslissing over een traject neemt: dat bestaat voor het noorden, het oosten, maar niet voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De minister wil eveneens weten wat de gevolgen zijn van de quota count (QC) van minder dan vier op de grond, of er een geluidsisolatieprogramma zal moeten worden opgesteld, en zo ja, voor hoeveel inwoners, alsook de maatregelen die genomen worden om rekening te houden met een eventuele ramp.

Het is zeker niet de bedoeling van de minister om alle vragen terug te kaatsen. Elke administratieve beslissing moet gemotiveerd worden. De minister moet over de noodzakelijke elementen kunnen beschikken om dit advies naar behoren te kunnen uitbrengen krachtens een in het Overlegcomité tot stand gekomen akkoord.

Dat is wel degelijk het standpunt dat de minister al bijna twee maanden meedeelt aan de federale minister van mobiliteit.

In verband met wat er vandaag in de pers staat, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de vrije hand om zich te verzetten tegen een beslissing over een traject buiten het akkoord van 24 januari 2003. Een van de punten van het akkoord van 24 januari 2003 bestond er immers ook in het Brussels besluit te schorsen. In geval het akkoord van 24 januari 2003 niet wordt nageleefd, geldt deze bepaling niet. In dag geval zou de minister het besluit doen toepassen en het processen-verbaal doen regenen.

Op 3 april 2003 herinnerde minister Gosuin in zijn brief tot mevrouw Isabelle Durant eraan dat hij reeds duidelijk aangekondigd heeft dat hij bereid is bij te dragen tot een volledige studie over de risico's die verbonden zijn aan de dag- en nachtvluchten boven Brussel. Hij wijst de federale minister er trouwens op Brussel nooit vragende partij is geweest voor een toename van een aantal nachtvluchten boven haar grondgebied en dat de context en de chronologie van de beslissing van 24 januari 2003 wel bekend zijn. Net als de federale minister is hij van oordeel dat er geen enkele beslissing mag worden genomen die de elementaire beginselen van de veiligheid van het luchtverkeer in het gedrang brengen. Overeenkomstig het akkoord dienen bijgevolg vluchten boven dichtbevolkte gebieden te worden vermeden.

De vraag rijst of het akkoord van 24 januari 2003 al dan niet moet worden opgezegd. In dit verband herinnert de

rappeler que toutes les associations du Noordrand demandent l'abolition de cet accord. Le ministre Didier Gosuin souhaite souligner que c'est un fait que les Bruxellois ne sont pas dans un rapport de force favorable et qu'ils ne l'ont pas été depuis plus de vingt ans; il ne faut dès lors pas leur reprocher les citoyens sur ce point.

Il faut savoir que le prochain ministre fédéral de la mobilité ne sera certainement plus un francophone et si on dénonce l'accord du 24 janvier 2003 à Bruxelles comme cela est fait dans le Noordrand, le prochain ministre fédéral aura les mains entièrement libres pour faire ce qu'il veut. Ce qui signifiera qu'il ne s'agira plus d'aller l'ennuyer avec des programmes d'isolation acoustique, avec un médiateur (M. Philippe Touwaide a souligné dans son exposé que son homologue flamand n'était pas désigné...).

Le fait politique existe : l'accord du Comité de concertation du 24 janvier 2003 a abouti : « il faut faire avec ».

Si, à partir du 12 juin, on met en œuvre des trajectoires non conformes à l'accord du 24 janvier 2003, l'IBGE reprendra son bâton de pèlerin au niveau du contrôle.

Tant que M. Didier Gosuin est ministre de l'environnement, il ne retirera jamais son arrêté, même si cela coûte des millions aux compagnies aériennes.

M. Michel Van Roye soulève que les compagnies ne paient pas ces amendes.

Le ministre Didier Gosuin estime que peu importe, tout en expliquant que s'ils ne paient pas, c'est parce qu'un autre point de l'accord n'est pas respecté, celui portant sur le fait que la BIAC devait renoncer à son recours devant le Conseil d'Etat en ce qui concerne l'arrêté bruxellois. Il est logique qu'une compagnie privée ne paie pas des amendes alors que l'Etat belge – car la BIAC demeure fédérale – est en recours contre l'arrêté bruxellois.

Le ministre Didier Gosuin demeure confiant car les premiers rapports de l'auditeur lui sont favorables et jusqu'à présent tous les recours ont été cassés.

En guise de conclusion, le ministre souligne qu'il a toujours tenté d'avoir une attitude correcte et constructive. Il ne peut comprendre qu'on tente de dénoncer l'accord du 24 janvier 2003 dans son entièreté, c'est-à-dire même les points favorables aux Bruxellois. Le ministre Didier Gosuin est intimement convaincu que tant qu'il ne remettra pas d'avis, la ministre fédérale ne donnera aucune instruction à Belgocontrol. Si les trajectoires de Belgocontrol entrent quand même en vigueur, elles seront non conformes à la loi et les Bruxellois, leurs représentants légaux et les associations, auront un élément en plus pour mener leur combat.

minister eraan dat alle verenigingen van de noordrand om de opheffing van dit akkoord vragen. De minister benadrukt dat de Brusselaars niet veel gewicht in de weegschaal kunnen leggen en dat ze dat al twintig jaar niet meer kunnen. Daarom mag men de burgers hierover niets wijs maken.

Men moet weten dat de volgende federale minister van mobiliteit waarschijnlijk geen Franstalige meer zal zijn en dat als het akkoord van 24 januari 2003 in Brussel wordt opgezegd, zoals in de Noordrand, de volgende federale minister de handen volledig vrij zal hebben om te doen wat hij wil. Dat betekent dat men hem niet meer zal mogen lastig vallen met geluidsisolatieprogramma's, met een ombudsman (de heer Philippe Touwaide heeft in zijn uiteenzetting benadrukt dat zijn Vlaamse tegenhanger niet aangewezen was...).

Het politieke feit bestaat: het akkoord van het Overlegcomité van 24 januari 2003 is gesloten en men zal ermee moeten leren leven.

Als er vanaf 12 juni trajecten worden gebruikt die niet in overeenstemming zijn met het akkoord van 24 januari 2003, zal het BIM opnieuw overall controles uitvoeren.

Zolang de heer Didier Gosuin minister van leefmilieu is zal hij zijn besluit nooit intrekken, ook al kost dat miljoenen aan de luchtvaartmaatschappijen.

De heer Michel Van Roy merkt op dat de maatschappijen die boeten niet betalen.

De minister vindt dat van weinig belang en legt uit dat als ze niet betalen, dat is omdat een punt van het akkoord niet wordt nageleefd, namelijk het feit dat BIOC moest afzien van haar beroep bij de Raad van State tegen het Brussels besluit. Het is logisch dat een privé-maatschappij geen boeten betaald als de Belgische Staat – want BIAC blijft federaal – een beroep tegen het Brussels besluit heeft ingesteld.

De minister blijft vol vertrouwen want de eerste verslagen van de auditeur zijn in zijn voordeel en tot nu toe werden alle beroepen vernietigd.

Tot besluit benadrukt de minister dat hij altijd gestreefd heeft naar een correcte en constructieve houding. Hij begrijpt niet dat men tracht het hele akkoord van 24 januari 2003 op te zeggen, ook de punten die gunstig zijn voor de Brusselaars. De minister is er innerlijk van overtuigd dat zolang hij geen advies uitbrengt, de federale minister geen enkele minister aan Belgocontrol zal geven. Als de trajecten van Belgocontrol toch van kracht worden, zullen ze in strijd met de wet zijn en zullen de Brusselaars, hun wettelijke vertegenwoordigers en de verenigingen een extra wapen in hun strijd hebben.

Le ministre Didier Gosuin met en garde les fonctionnaires de Belgocontrol qui mettraient en œuvre une procédure prise illégalement, même si cette décision illégale a été prise par le Premier ministre.

M. Alloo, directeur Opérations de Belgocontrol, répond à trois questions. La première porte sur la problématique de l'utilisation de la piste A02, utilisée par vent de nord-est. Comme l'a reconnu le médiateur, Belgocontrol et BIAC sont obligés d'utiliser cette piste quand les conditions climatiques, sur lesquelles ils ont bien peu d'impact, les y obligent.

Même si Belgocontrol et BIAC décidaient d'utiliser d'autres pistes dans ces conditions climatiques spécifiques, cela ne serait pas possible car les vents de travers et vents à l'arrière sont des conditions physiques de vol tout à fait limites. Un avion décolle et atterrit avec le vent dans le nez, il s'agit du b a-ba des techniques de pilotage.

La deuxième question par laquelle il a été interpellé porte sur le changement de procédure et la diminution de l'altitude de deux mille pieds à dix-sept cents pieds pour la trajectoire vers Huldenberg. Il s'agit non pas d'une route mais d'une trajectoire et le virage se fait bel et bien à une altitude donnée, la montée en altitude variant en fonction de l'endroit où l'on tourne (qui n'est donc pas constant). Ce changement est dû à la remise de gaz lors du décollage sur la piste 25-3 gauche. A Zaventem, il y a deux pistes parallèles: la 25 droite dont il est question ici vers Huldenberg prévoit un virage à gauche, virage qui a une trajectoire qui croise l'axe de la piste 25 gauche, qui se trouve au sud.

Pour des raisons de sécurité évidentes, Belgocontrol a toujours voulu qu'il y ait un différentiel d'altitude entre la remise des gaz de la piste droite et la piste gauche d'au moins mille pieds.

Il y a deux trois ans lorsque les nouvelles procédures de remise de gaz ont été élaborées dans le cadre des règles de l'OACI, l'administration de l'aéronautique avait souhaité que cette remise de gaz ne se fasse pas en dessous de mille pieds. C'est pour cette raison que la procédure de virage vers Huldenberg a été prévue mille pieds au-dessus pour garantir une séparation lorsqu'un décollage d'avion est en cours sur la 25 droite.

Après consultation de l'administration aéronautique, Belgocontrol a refait une proposition avec remise de gaz à sept cents pieds, ce qui fait une altitude de départ de mille sept cents pieds. Les techniques ayant évolué et les générations de pilotes aussi, on a pu en revenir à mille sept cents pieds pour assurer une séparation entre les avions qui partent et une éventuelle remise des gaz.

En ce qui concerne les 3,2 vols de nuit au-dessus de Bruxelles, il est certain que cela relève d'un accord poli-

Minister Gosuin waarschuwt de ambtenaren van Belgocontrol, die een onwettelijke procedure zouden uitvoeren, zelfs als die onwettelijke beslissing door de Premier genomen is.

De heer Alloo, directeur Operaties van Belgocontrol, beantwoordt drie vragen. De eerste vraag gaat over de problematiek van het gebruik van baan A02, die gebruikt wordt bij noord-oostenwind. Zoals de ombudsman al gezegd heeft, moeten Belgocontrol en BIAC die baan gebruiken als de weersomstandigheden, waarop ze uiteraard weinig invloed hebben, hen daartoe verplichten.

Zelfs als Belgocontrol en BIAC zouden besluiten om in die specifieke weersomstandigheden andere banen te gebruiken, dan is dat niet mogelijk omdat de zijwind en de rugwind zeer beperkende concrete vluchtvoorwaarden zijn. Een vliegtuig stijgt op en landt met de wind van voren, dat zijn de basisprincipes van de besturingstechnieken.

De tweede vraag die hem gesteld is, betreft de wijziging van de procedure en de vermindering van de hoogte van tweeduizend voet tot duizend zeventehonderd voet voor het traject naar Huldenberg. Het gaat niet om een route, maar om een traject en de bocht moet wel degelijk op een bepaalde hoogte gemaakt worden, waarbij de stijging afhangt van de plaats waar men afbuigt (die dus niet vastligt). Die wijziging is te wijten aan het gasgeven wanneer men opstijgt vanaf baan 25-3 links. In Zaventem zijn er twee naast elkaar gelegen banen: baan 25 rechts, waarvan er hier sprake is voor Huldenberg, waarna men naar links moet afbuigen en die bocht kruist het traject van baan 25 links, die zich ten zuiden bevindt.

Om overduidelijke veiligheidsredenen heeft Belgocontrol altijd gewild dat er een hoogteverschil van minstens duizend voet is tussen de vliegtuigen die van de rechterbaan en de linkerbaan opstijgen.

Zo'n twee à drie jaar geleden, toen de nieuwe opstijgprocedures uitgewerkt werden in het kader van de regels van de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), wilde het Bestuur van de luchtvaart niet dat het gasgeven onder een hoogte van duizend voet gebeurde. Daarom is de afbuigingsprocedure naar Huldenberg op duizend voet hoger gesteld om een scheiding te garanderen als een vliegtuig op baan 25 rechts opstijgt.

Na het Bestuur van de luchtvaart te hebben geraadpleegd, heeft Belgocontrol een nieuw voorstel gedaan waarbij het gasgeven op zeventehonderd voet gebeurde, waardoor de starthoogte op duizend zeventehonderd voet kwam te liggen. Aangezien de technieken en ook de generaties piloten zijn verbeterd, kon men tot duizend zeventehonderd voet teruggaan voor de scheiding tussen de vliegtuigen die vertrekken en een eventuele vliegtuigen die gasgeven.

De 3,2 nachtvluchten boven Brussel zijn het resultaat van een politiek akkoord en niet van een technisch

tique et non pas d'un accord technique. Néanmoins, Belgocontrol a été chargé de la mise en œuvre. Comme le ministre Didier Gosuin l'a rappelé, après avoir proposé une première trajectoire au-dessus de Seveso, Belgocontrol, BIAC et Airport and Aviation Consultancy (AAC) ont proposé une nouvelle trajectoire. Belgocontrol a été chargé par le gouvernement fédéral de la mise en œuvre de l'ensemble de l'accord du 24 janvier 2003. Belgocontrol a également été chargé de la mise en œuvre via publication AIP – publication aéronautique mensuelle en fonction des agendas internationaux –.

M. Alloo reconnaît qu'il y a eu un problème technique lors de l'expédition de cet amendement de plus de cent pages et dix cartes qui contenait notamment cette route au-dessus de Bruxelles avec pagination particulière. Belgocontrol n'a pas été capable d'extraire de ce document qui contenait beaucoup d'informations, l'information spécifique à la route au-dessus de Bruxelles étant donné que l'ensemble du document devait partir à l'imprimeur. Mais parallèlement à cet envoi pour publication, Belgocontrol a immédiatement fait savoir qu'il existait aussi des possibilités techniques de suspension de cette publication ou de partie de cette publication par voie de notam. Belgocontrol reste en contact permanent avec le cabinet de la ministre fédérale de la mobilité à ce sujet.

M. Christos Doulkeridis souhaite que M. Alloo fournisse de plus amples informations; parle-t-il de l'information reprise par la Libre Belgique de ce 29 avril comme quoi la trajectoire survolant Bruxelles passerait au-dessus du site Seveso de Belgian Shell ?

M. Alloo spécifie que ce n'est pas le cas. L'accord du 24 janvier 2003 prévoit une dispersion concentrée dans le Noordrand et une nouvelle route prévoyant la traversée de Bruxelles de manière assez imprécise.

M. Christos Doulkeridis fait remarquer que c'est conforme à la dispersion politique au-dessus de Bruxelles ...

M. Alloo poursuit: les experts de BIAC, d'AAC et Belgocontrol se sont penchés sur la proposition politique pour la traduire de manière technique afin de pouvoir la mettre en œuvre.

La première proposition visait un décollage légèrement décalé vers la droite qui passait par le canal, le pont Van Praet, Tour et Taxis, pour aller ainsi vers Chièvres.

Ensuite a été réalisée l'étude Sofréavia et le cabinet de la ministre fédérale a fait savoir à BIAC, à AAC, Belgocontrol que cette première trajectoire n'était pas acceptable parce qu'elle passait au-dessus d'une entreprise Seveso et qu'il fallait donc étudier une possibilité alternative.

Une route alternative a été proposée qui passait toujours par le canal mais qui passait au-dessus de zones un peu plus

akkoord. Toch is Belgocontrol belast met de uitvoering ervan. Zoals minister Didier Gosuin al zei, hebben Belgocontrol, BIAC en Airport and Aviation Consultancy (AAC) een nieuw traject voorgesteld na het eerste voorstel voor het traject over Seveso. De federale Regering heeft Belgocontrol belast met de uitvoering van het gehele akkoord van 24 januari 2003. Belgocontrol is ook met de uitvoering belast door publicatie in het AIP – maandelijks luchtvaartpublicatie volgens de internationale agenda's.

De heer Alloo erkent dat er zich een technisch probleem heeft voorgedaan toen dat amendement van honderd pagina's en tien kaarten, die met name de route over Brussel bevatte met een speciale paginanummering, verstuurd werd. Belgocontrol kon de specifieke informatie aangaande de route over Brussel niet in dit lijvige document halen omdat het gehele document naar de drukker moest vertrekken. Toen dit document voor publicatie is opgestuurd, heeft Belgocontrol onmiddellijk bekendgemaakt dat er ook technische mogelijkheden bestonden om die publicatie of een deel van die publicatie uit te stellen door middel van een notam. Belgocontrol staat hiervoor voortdurend in contact met het kabinet van de federale minister van mobiliteit.

De heer Christos Doulkeridis vraagt de heer Alloo om nadere toelichting; heeft hij het over de informatie in « La Libre Belgique » van 29 april waarin staat dat het traject over Brussel over de Seveso-lokatie van Belgian Shell zou lopen ?

De heer Alloo maakt duidelijk dat dat niet zo is. De bepalingen van het akkoord van 24 januari 2003 voor de geconcentreerde spreiding in de Noordrand en een nieuwe route om over Brussel te vliegen, zijn niet erg duidelijk.

De heer Christos Doulkeridis merkt op dat het overeenstemt met de politieke spreiding boven Brussel ...

De heer Alloo vervolgt: de deskundigen van BIAC, AAC en Belgocontrol hebben zich over het politieke voorstel gebogen om het naar technische normen om te zetten zodat het uitgevoerd kan worden.

Het eerste voorstel beoogde het opstijgen met een lichte afwijking naar rechts, over het kanaal, de Van Praetbrug, Tour en Taxis, om naar Chièvres te gaan.

Vervolgens is het Sofreavia-onderzoek uitgevoerd en heeft het kabinet van de federale minister aan BIAC, AAC en Belgocontrol meegedeeld dat het eerste traject niet aanvaardbaar was omdat het over een Seveso-bedrijf liep en dat derhalve een andere mogelijkheid bestudeerd moest worden.

Er is een alternatieve route voorgesteld die nog altijd via het kanaal liep, maar over iets dichter bevolkte zones dan

peuplées que la première alternative. Selon M. Alloo, cette trajectoire a été acceptée par les autorités compétentes et on a autorisé Belgocontrol à préparer l'impression de ce document. Mme Isabelle Durant a donné l'autorisation de l'envoyer à l'imprimeur mais pour le bon à tirer définitif Belgocontrol devait attendre un dernier signal. C'est à ce niveau-là que M. Alloo dit que le problème technique a eu lieu.

Il rappelle que cette route fait partie d'un paquet qui est repris dans un seul document aéronautique; on n'envoie pas pour publication au niveau international des morceaux de routes.

M. Paul De Backer, Corporate Communications Manager de BIAC, rappelle que les choix de routes aériennes relèvent des choix de société comme les choix de construction d'autoroutes, de pistes cyclables. Cela dépasse dès lors très largement les compétences de BIAC étant donné qu'il s'agit d'une compétence politique, raison pour laquelle ces auditions ont lieu au Parlement bruxellois.

Pour rappel, BIAC gère via un contrat de gestion avec l'Etat fédéral les installations aéroportuaires, ce qui signifie que BIAC exécute les décisions qui sont prises par le politique et que BIAC gère, dans le cadre des décisions politiques qui sont prises, les voies aériennes et l'aéroport.

Les compétences de BIAC s'arrêtent à la limite des 1.250 hectares de l'aéroport.

M. De Backer en revient à l'évolution des différents accords sur les vols de nuit. Différents accords politiques successifs ont été pris en 2000-2001-2002 et, enfin, le 24 janvier 2003, les différents accords politiques successifs cadrant dans le premier accord-cadre de 2000.

Contrairement au fait que d'aucuns pensent que BIAC a plus de pouvoirs qu'elle n'en a dans la réalité, BIAC et Belgocontrol n'ont fait que mettre leurs compétences techniques à disposition du pouvoir décisionnel. Dans les groupes de travail, appelés PROBRU, BIAC était un des opérateurs qui mettait à disposition des groupes ministériels ses compétences techniques. Il n'appartient pas aux responsables de BIAC de juger les décisions politiques prises. Cependant, souligne M. De Backer, BIAC a besoin d'une certaine sécurité juridique sans quoi les problèmes surgissent et rendent le travail fort difficile.

M. De Backer note que les parlementaires se sont focalisés sur les nuisances causées par l'aéroport. Selon lui, il conviendrait de s'arrêter également sur la valeur ajoutée économique apportée par l'aéroport. Avant la faillite de la Sabena, il y avait 26.000 emplois à l'aéroport. Au 31 décembre 2002, il n'y en avait plus que 20.000. Les bonnes

het eerste voorstel. Volgens de heer Alloo hebben de bevoegde overheden dat traject aanvaard en heeft men Belgocontrol toestemming gegeven om het te drukken document voor te bereiden. Mevrouw Isabelle Durant heeft haar toestemming gegeven om het naar de drukker te sturen, maar voor de definitieve drukproef moest Belgocontrol wachten tot het definitieve teken werd gegeven. De heer Alloo zegt dat het technische probleem zich op dat niveau voorgedaan heeft.

Hij herinnert eraan dat die route deel uitmaakte van een pakket dat in een enkel luchtvaartdocument opgenomen was; men stuurt geen delen van de routes voor publicatie op internationaal niveau.

De heer Paul De Backer, Corporate Communications Manager van BIAC, wijst erop dat de keuze voor de lucht-routes maatschappelijke keuzes zijn, net als de keuzes die gemaakt worden voor het aanleggen van snelwegen en fietspaden. Dat gaat de bevoegdheden van BIAC ver te buiten, aangezien het om een politieke bevoegdheid gaat en daarom worden de hoorzittingen in het Brusselse Parlement gehouden.

Pro memorie, BIAC beheert via een beheerscontract met de federale Staat de luchthaveninstallaties, wat inhoudt dat BIAC de politieke beslissingen uitvoert en dat BIAC, in het kader van de genomen politieke beslissingen, de luchtwegen en de luchthaven beheert.

De bevoegdheden van BIAC beperken zich tot de 1.250 hectare van de luchthaven.

De heer De Backer komt terug op de ontwikkeling van de verschillende akkoorden over de nachtvluchten. In 2000, 2001 en 2002 zijn er verschillende opeenvolgende politieke akkoorden bereikt en ten slotte worden de verschillende opeenvolgende politieke akkoorden op 24 januari 2003 afgesloten in het kader van het eerste kaderakkoord van 2000.

Sommige mensen denken dat BIAC meer bevoegdheden heeft dan daadwerkelijk zo is. BIAC en Belgocontrol hebben daarentegen alleen hun technische bekwaamheden ter beschikking van de besluitvormende overheden gesteld. In de werkgroepen, PROBRU genoemd, was BIAC een van de operatoren die zijn technische kennis ter beschikking heeft gesteld van de ministeriële fracties. Toch, zo benadrukt de heer De Backer, heeft BIAC behoefte aan een bepaalde mate van rechtszekerheid omdat er zich anders problemen voordoen die het werk sterk bemoeilijken.

De heer De Backer merkt op dat de parlementsleden zich toegespitst hebben op de overlast van de luchthaven. Volgens hem zou men ook stil moeten staan bij de economische toegevoegde waarde van de luchthaven. Voor het failliet van Sabena werkten er 26.000 mensen voor de luchthaven. Op 31 december 2002 waren dat er nog maar

années l'aéroport rapportait à l'Etat fédéral de 1 à 1,5 milliards d'anciens francs belges. M. De Backer reconnaît toutefois que le seul aspect économique ne peut prévaloir à long terme et qu'il y a lieu, comme les responsables de BIAC s'y efforcent, de rechercher un équilibre au niveau économique, social et environnemental.

Le point évoqué par M. François Roelants du Vivier concernait notamment la discussion au sein de l'Union européenne au sujet des vols de nuit.

M. De Backer signale que l'aéroport de Bruxelles-National n'est pas tellement en concurrence sur ce point avec les autres aéroports belges mais bien avec les grands aéroports environnants dans les pays voisins. Il est clair que pour BIAC si une décision est prise à ce niveau elle devra concerner tous les grands aéroports; dans le cas contraire, cela engendrerait des distorsions de concurrence.

Un député a posé la question concernant l'évolution des vols de nuit pour pouvoir savoir si elle est de nouveau à la hausse. Selon M. De Backer, il est trop tôt pour le dire car pour moult raisons, l'aéroport de Bruxelles-National a connu une baisse d'activités.

Il convient toutefois de signaler, estime M. De Backer, que la majorité des vols de nuit comme de jour se fait avec des avions beaucoup moins bruyants. Le remplacement des Boeings 727 par des 757, même s'il s'agit d'avions de vingt ans d'âge, comme un député l'a relevé, implique une diminution de bruit jusqu'à 70 %.

Une question a été posée au sujet de la dispersion des vols. M. De Backer tient à souligner que pour BIAC peu importe qu'on disperse ou qu'on concentre les vols; concentrer les vols avec un programme d'isolation, disperser les vols avec une moindre isolation relève d'un choix de société et n'appartient dès lors pas à BIAC. Il souligne néanmoins que la dispersion n'entraînerait pas nécessairement la disparition de toutes les mesures d'isolation des habitations les plus survolées. Tout dépend des contours bruit, qui sont en voie d'être calculés.

La question des normes qui seront d'application pour l'isolation a été posée; à ce stade-ci, M. De Backer est incapable de dire quelles seront les normes utilisées. BIAC est en attente de l'arrêté royal qui doit être pris pour préciser ces normes. BIAC et ses spécialistes ont néanmoins déjà fait des calculs sur base de différentes alternatives qui pouvaient être prises au niveau politique.

Au niveau de l'impact de l'activité aéroportuaire et de la pollution de l'air, BIAC dispose de mesures très précises qu'il n'a pas sous la main mais des calculs ont été faits. Cependant, un rapport environnemental a été publié et mis

20.000. De gunstige jaren van de luchthaven hebben de federale Staat 1 à 1,5 miljard vroegere Belgische frank opgeleverd. De heer De Backer geeft echter toe dat het economische aspect alleen op lange termijn niet de overhand mag krijgen en dat er naar een evenwicht op economisch, sociaal en milieuvlak gestreefd moet worden, wat de verantwoordelijken van BIAC proberen te doen.

Het punt waarover de heer François Roelants du Vivier heeft gesproken, betrof voornamelijk de bespreking van de nachtvluchten binnen de Europese Unie.

De heer De Backer wijst erop dat de luchthaven Brussel-Nationaal op dat punt niet zozeer met andere luchthavens in België concurreert als wel met de grote luchthavens in de buurlanden. Het is voor BIAC duidelijk dat als er op dat niveau een beslissing genomen wordt, die op alle grote luchthavens van toepassing moet zijn. Als dat niet het geval is, zorgt dat voor concurrentievervalsing.

Een volksvertegenwoordiger heeft een vraag gesteld over de ontwikkeling van de nachtvluchten om te weten te komen of er weer meer zullen komen. Volgens de heer De Backer is het te vroeg om dat te kunnen zeggen want om vele redenen heeft de luchthaven Brussel-Nationaal zijn activiteiten zien afnemen.

De heer De Backer vindt het echter belangrijk om te vermelden dat voor de meeste dag- en nachtvluchten vliegtuigen gebruikt worden die minder lawaai maken. De vervanging van Boeings 727 door Boeings 757 heeft tot gevolg dat het lawaai 70 % minder is, zelfs als het om vliegtuigen gaat die twintig jaar oud zijn zoals een volksvertegenwoordiger heeft opgemerkt.

Er is een vraag gesteld over de spreiding van de vluchten. De heer de Backer wil onderstrepen dat het BIAC weinig uitmaakt of men de vluchten spreidt of concentreert; de vluchten concentreren door middel van een isolatieprogramma of de vluchten spreiden met minder isolatie is een maatschappelijke keuze, die niet aan het BIAC toekomt. Hij benadrukt echter dat de spreiding niet automatisch betekent dat alle isolatiemaatregelen voor de woonwijken waarover het meest gevlogen wordt, verdwijnen. Alles hangt af van de geluidscontouren, die momenteel berekend worden.

Het vraagstuk van de isolatienormen is ter sprake gekomen; in deze fase kan de heer De Backer onmogelijk zeggen welke normen gebruikt zullen worden. BIAC wacht op het koninklijk besluit dat die normen zal bepalen. BIAC en zijn deskundigen hebben al wel berekeningen gemaakt op basis van de verschillende alternatieven die op politiek niveau in ogenschouw genomen zouden kunnen worden.

Voor de gevolgen van de luchtvaartactiviteiten en de luchtvervuiling beschikt BIAC over zeer precieze metingen die hij niet bij de hand heeft, maar er zijn wel berekeningen gemaakt. Er is echter een milieुरapport verschenen

à jour à la fin de l'année 2002. Les mesures qui sont faites dans l'environnement immédiat de l'aéroport par AMINAL stipulent que la pollution de l'air provoquée par l'activité aéroportuaire est négligeable par rapport aux normes en vigueur en Région flamande. Par conséquent, estime M. De Backer, on ne peut qu'en déduire qu'à quelques kilomètres de distance la pollution de l'air ne peut qu'être encore moindre. Il s'agit de mesures officielles scientifiques reconnues par toutes les autorités compétentes. Ces mesures prises par AMINAL sont disponibles sur leur site internet et sont reprises dans le rapport environnemental de BIAC.

M. Christos Doulkeridis souhaite savoir ce que cela signifie que la pollution de l'air se fait dans les normes; ce n'est pas parce que cela se fait dans les normes que la pollution de l'air est inexistante. Quelles sont les normes en vigueur en Région flamande ?

L'aéroport respecte largement les normes imposées par la Région flamande.

Pour ne citer qu'un exemple, M. De Backer informe les parlementaires que les groupes électrogènes qui ont été utilisés pour la construction de l'extension de l'aéroport ont plus pollué que les avions dont la pollution est finalement très dispersée.

D'aucuns ont estimé que BIAC avait réalisé des investissements trop importants notamment en ce qui concerne la nouvelle jetée. Pour rappel, M. De Backer souligne que, lorsqu'en 1958 a été construit l'ancien terminal, d'aucuns criaient au fou. Moins de vingt ans plus tard, le terminal C est plus que saturé. Il faut savoir que la nouvelle jetée a été construite pour plusieurs dizaines d'années et a été prévue à l'époque où la Sabena avait un « hub », ce qui n'est plus le cas maintenant. BIAC table cependant sur une reprise de l'activité aéroportuaire à moyen et long terme. Dans cette perspective, l'aéroport de Bruxelles-National n'est certes pas surdimensionné. Cette extension des mouvements s'effectuera en recherchant l'équilibre économique et la préservation de la santé et de l'environnement pour les riverains.

M. Christos Doulkeridis a bien entendu M. De Backer mais sa question portait sur la réalisation ou non d'une étude d'incidences sur l'environnement de l'extension de Bruxelles-National.

Selon M. De Backer, il est évident que l'extension de l'aéroport de Bruxelles-National n'a pas d'impact sur l'environnement en Région de Bruxelles-Capitale.

M. François Roelants du Vivier en revient à sa question relative à la délocalisation. Le directeur général de BIAC, actuellement démissionnaire, avait l'habitude d'affirmer que sa société devait avoir une vision prospective par rap-

port que la pollution de l'air provoquée par l'activité aéroportuaire est négligeable par rapport aux normes en vigueur en Région flamande. Par conséquent, estime M. De Backer, on ne peut qu'en déduire qu'à quelques kilomètres de distance la pollution de l'air ne peut qu'être encore moindre. Il s'agit de mesures officielles scientifiques reconnues par toutes les autorités compétentes. Ces mesures prises par AMINAL sont disponibles sur leur site internet et sont reprises dans le rapport environnemental de BIAC.

dat eind 2002 aangepast is. Uit de metingen die AMINAL gedaan heeft in de onmiddellijke omgeving rond de luchthaven is gebleken dat de door de luchthavenactiviteiten veroorzaakte luchtvervuiling te verwaarlozen is ten opzichte van de normen die van kracht zijn in het Vlaamse Gewest. Derhalve vindt de heer De Backer dat daaruit alleen geconcludeerd kan worden dat de luchtvervuiling op enkele kilometers afstand nog minder moet zijn. Het gaat om officiële wetenschappelijke metingen die door alle bevoegde overheden erkend zijn. De metingen van AMINAL staan op hun website en zijn opgenomen in het milieुरapport van BIAC.

De heer Christos Doulkeridis wil weten wat het feit dat de luchtvervuiling binnen de normen blijft betekent; luchtvervuiling binnen de normen betekent niet dat er geen luchtvervuiling is. Welke normen zijn van kracht in het Vlaamse Gewest ?

De luchthaven leeft de door het Vlaamse Gewest opgelegde normen grotendeels na.

Bij wijze van voorbeeld deelt de heer De Backer de parlementsleden mee dat stroomgenerators die gebruikt zijn voor de uitbouw van de luchthaven meer vervuiling hebben veroorzaakt dan de vliegtuigen, aangezien die zeer gespreid is.

Sommigen zijn van mening dat BIAC te grote investeringen heeft gedaan, met name voor de nieuwe pier. De heer De Backer brengt naar voren dat de aanleg van de voormalige terminal in 1958 ook veel ophef veroorzaakte. Nog geen twintig jaar later is terminal C overbezet. Men moet niet vergeten dat de nieuwe pier voor de komende tientallen jaren aangelegd is en gepland werd toen Sabena nog vooruitzichten had, wat nu niet langer het geval is. BIAC rekent echter op een opleving van de luchtvaartactiviteiten op middellange en lange termijn. Vanuit dat standpunt is de luchthaven Brussel-Nationaal zeker niet overdreven groot. Bij het toenemende aantal vluchten zal gezocht worden naar een economisch evenwicht en het behoud van de gezondheid en het milieu van de buurtbewoners.

De heer Christos Doulkeridis heeft de heer De Backer goed begrepen, maar zijn vraag had betrekking op het al dan niet uitvoeren van een studie over de gevolgen van de uitbreiding van Brussel-Nationaal op het milieu.

Volgens de heer De Backer spreekt het vanzelf dat de uitbreiding van de luchthaven Brussel-Nationaal geen gevolgen heeft voor het milieu in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer François Roelants du Vivier komt terug op zijn vraag over de delocalisatie. De algemeen directeur van BIAC, die nu demissionair is, had de gewoonte om te benadrukken dat zijn onderneming moest kunnen anticiperen op

port à un terminal Schengen. Cela a dû être préparé par des études en terme de passagers et de nombre de vols.

Une délocalisation partielle des activités est-elle envisagée ? Même si vous affirmez que vous n'êtes directement responsable que des 1.250 hectares localisés à Zaventem.

De manière complémentaire, M. Michel Van Roye souhaite savoir si une partie des activités seront délocalisées à Charleroi, à Francfort ou à Cologne.

M. De Backer rappelle que l'aéroport de Bruxelles-National a une réserve de capacité pour pas mal d'années encore. Même si la nouvelle jetée remplace en grande partie une installation obsolète qui ne sera pas réutilisée étant donné le contexte actuel et la diminution du nombre de personnes employées à l'aéroport de Bruxelles-National (fin 2002 le personnel est passé de 26.000 personnes à 20.000 personnes employées).

Tant que la capacité actuelle permet cette extension du nombre de mouvements, il n'y aura pas de délocalisation de certains vols ; rentabiliser l'activité économique prévue à Bruxelles-National n'inclut pas des prévisions d'activités ailleurs.

Le département marketing de BIAC tente par ailleurs de remplir les vides laissés par la faillite de la Sabena et par le contexte international, par d'autres vols sans faire de concurrence déloyale à d'autres aéroports.

Et de souligner que BIAC n'est pas compétente pour gérer les infrastructures aéroportuaires de Charleroi ou Liège. Pendant quelques mois, BIAC a eu la compétence pour l'aéroport d'Ostende à la demande de la Région flamande; pour des raisons techniques, cette compétence lui a été ôtée après quelques mois.

M. De Backer reconnaît toutefois qu'à plus long terme la compétence de BIAC dépassera en effet le territoire physique de Bruxelles-National.

M. Philippe Touwaide répond aux différentes questions demeurées sans réponse jusqu'à présent et complète d'autres réponses.

M. Philippe Touwaide répond à la question de M. Denis Grimberghs qui demandait pourquoi on jouait au yoyo quant à l'altitude des virages à gauche (de 1700 pieds à 2000, ensuite de 2000 pieds à 1700).

M. Philippe Touwaide confirme qu'avant 2000 il s'agissait d'une altitude de 1700 pieds à gauche. Il y a eu un conflit entre un avion qui décollait de la piste 25 droite et un avion qui a raté son interception de la piste 25 gauche et qui est reparti, ce qu'en termes aéronautiques on appelle un « overshoot ». Il s'agissait d'un conflit avec une possibilité d'abordage.

een Schengen-terminal. Dat moest voorbereid worden door middel van studies over passagiers en het aantal vluchten.

Wordt een gedeeltelijke delokalisatie van de activiteiten overwogen ? Zelfs als u beweert dat u slechts verantwoordelijk bent voor de 1.250 hectare in Zaventem.

De heer Michel Van Roye wil ook graag weten of een deel van de activiteiten naar Kortrijk, Frankfort of Keulen zullen gaan.

De heer De Backer herinnert eraan dat de luchthaven Brussel-Nationaal een reservecapaciteit heeft voor nog behoorlijk wat jaren. Hoewel de nieuwe pier grotendeels een verouderde installatie vervangt die niet in opnieuw in gebruik zal worden genomen wegens de huidige context en de afname van het aantal werknemers van de luchthaven Brussel-Nationaal (eind 2002 daalde het aantal werknemers van 26.000 naar 20.000).

Zolang het aantal bewegingen uitgebreid kan worden met de huidige capaciteit, zullen bepaalde vluchten niet gedelokaliseerd worden; de geplande economische activiteit op Brussel-Nationaal rendabel maken, omvat geen vooruitzichten van activiteiten elders.

Het departement marketing van BIAC tracht overigens de leegte die het failliet van Sabena en de internationale context heeft achtergelaten, met andere vluchten te vullen zonder oneerlijk te concurreren met andere luchthavens.

Hij benadrukt ook dat BIAC niet bevoegd is om de luchthaveninfrastructuur van Kortrijk of Luik te beheren. BIAC is enkele maanden bevoegd geweest voor de luchthaven van Oostende op verzoek van het Vlaamse Gewest; om technische redenen is die bevoegdheid enkele maanden later weer ingetrokken.

De heer De Backer erkent echter dat de bevoegdheid van BIAC op langere termijn inderdaad groter zal zijn dan het grondgebied van Brussel-Nationaal.

De heer Philippe Touwaide beantwoordt de vragen die tot op heden onbeantwoord zijn gebleven en vult andere antwoorden aan.

De heer Philippe Touwaide geeft een antwoord op de vraag van de heer Denis Grimberghs, die vroeg waarom men steeds de hoogte van de bochten naar links veranderde (van 1700 voet naar 2000 en vervolgens van 2000 naar 1700).

De heer Philippe Touwaide bevestigt dat vóór 2000 links een hoogte van 1700 voet gold. Een vliegtuig dat opsteeg van baan 25 rechts en een vliegtuig dat zijn interceptie van baan 25 links miste en weer wegvloog kwamen in conflict, wat men in luchtvaarttermen een « overshoot » noemt. Het ging om een conflict dat mogelijk een botsing tot gevolg had kunnen hebben.

A cette époque, la procédure d'interception manquée n'était pas bien détaillée dans les publications aéronautiques internationales. C'est pour cette raison qu'en décembre 2000, Isabelle Durant a donné son accord pour une séparation verticale de 1000 pieds entre la procédure d'interception manquée et la procédure de décollage, ce qui fait une altitude de 2000 pieds.

Le virage se fait donc à 2000 pieds et à partir du 12 juin 2003, cela ne sera pas suspendu dans les AIP parce que ce n'est pas contesté, mais on redescendra à 1700 pieds.

M. Philippe Touwaide signale que cela aura pour corollaire qu'on survolera moins longtemps la Région. En effet, il faut tenir compte du fait que les avions virent à partir du moment où ils ont atteint l'altitude voulue et non à partir du moment où ils ont atteint un certain point.

Et de souligner que le nombre de réacteurs et la charge de l'avion ont une influence sur le lieu où l'avion pourra virer après avoir atteint l'altitude voulue de 1700 pieds.

D'après les estimations, la plupart des avions vireraient à partir de la gare de Schaerbeek et survoleraient le boulevard Lambermont, Meiser, la RTBF et Montgomery.

A la question de M. Denis Grimberghs relative à l'augmentation ou à la diminution des vols de nuit, M. Philippe Touwaide informe les parlementaires que dans l'annexe qu'il a remise aux commissaires, il a repris les données de BIAC sur les vols de nuit. Une erreur s'est glissée dans cette information de BIAC. Selon M. Philippe Touwaide, depuis 2000 les vols de nuit sont en diminution. Le médiateur précise néanmoins qu'il y a toujours autant de trafic qu'auparavant même si un des deux opérateurs qui décollaient la nuit a quitté l'aéroport de Bruxelles-National en 1994-1995 (auparavant il y avait 50 décollages par nuit). Actuellement, les avions sont plus grands qu'avant. Auparavant, il s'agissait de petits avions à hélices soit des Lockheed Electra; des CONVAIR Metropolitan ou des 727 qui ont une charge au décollage de 87 tonnes. Aujourd'hui, il s'agit de Boeings 757 qui ont une charge au décollage de 125 tonnes ou de MD 11, qui ont une charge au décollage de 295 tonnes. Le tonnage transporté par nuit est équivalent à celui qu'il était lorsqu'il y avait 50 décollages par nuit.

M. Philippe Touwaide signale que dans l'accord de janvier 2003, il est stipulé qu'il y aura au maximum 25.000 vols de nuit par an à Bruxelles-National et pour 2002 le chiffre comptabilisé montait à 19.575. Et ces mouvements représentaient 60 % d'atterrissages de nuit pour 40 % de décollages.

Destijds werd die mislukte interceptieprocedure niet uitgebreid besproken in de internationale luchtvaartpublicaties. Vandaar dat Isabelle Durant in december 2000 instemde met een verticale scheiding van 1000 voet tussen de mislukte interceptieprocedure en de opstijgingsprocedure, waardoor men op een hoogte van 2000 voet uitkomt.

De bocht wordt dus gemaakt op 2000 voet en vanaf 12 juni 2003 wordt dat niet langer uitgeteld in de AIP's omdat het niet betwist is, maar we dalen opnieuw tot 1700 voet.

De heer Philippe Touwaide wijst erop dat de consequentie daarvan is dat men minder lang over het Gewest zal vliegen. Men moet immers rekening houden met het feit dat de vliegtuigen afbuigen op het moment dat zij de gewenste hoogte bereikt hebben en niet op het moment dat zij een bepaald punt bereikt hebben.

Hij benadrukt ook dat het aantal reactoren en de lading van het vliegtuig invloed hebben op de plaats waar het vliegtuig kan afbuigen nadat het de gewenste hoogte van 1700 voet heeft bereikt.

Volgens de schattingen zouden de meeste vliegtuigen afbuigen vanaf het station van Schaerbeek en vliegen zij over de Lambermontlaan, het Meiserplein, de RTBF en Montgomery.

Als antwoord op de vraag van de heer Denis Grimberghs over de toename of afname van het aantal nachtvluchten, deelt de heer Philippe Touwaide de parlementsleden mee dat hij in de bijlage die hij aan de commissieleden heeft overhandigd, de gegevens van BIAC over de nachtvluchten heeft toegevoegd. Volgens de heer Philippe Touwaide daalt het aantal nachtvluchten sinds 2000. De ombudsman preciseert wel dat er nog altijd evenveel luchtverkeer is, ondanks het feit dat een van de twee operatoren die 's nachts opsteeg de luchthaven Brussel-Nationaal in 1994-1995 verlaten heeft (vroeger stegen er 's nachts 50 vliegtuigen op). Nu zijn de vliegtuigen groter dan vroeger. Vroeger waren er kleine vliegtuigen met schroefaandrijving oftewel Lockheed Electra; CONVAIR Metropolitan of de Boeing 727 hebben een lading bij opstijgen van 87 ton. Nu hebben we Boeings 757 met een lading bij opstijgen van 125 ton of MD 11, die een lading bij opstijgen van 295 ton hebben. Het aantal ton dat per nacht vervoerd wordt, komt overeen met het aantal ton toen er nog 50 vliegtuigen per nacht opstegen.

De heer Philippe Touwaide wijst erop dat in het akkoord van januari 2003 bepaald is dat het aantal nachtvluchten voor Brussel-Nationaal maximum 25.000 per jaar mag bedragen. In 2002 bedroeg het aantal nachtvluchten 19.575. De bewegingen maken 60% uit van de nachtlandingen en 40 % van de opgestegen vliegtuigen.

A la question de M. Denis Grimberghs sur le nombre de vols que représente la moyenne de 3,2 au-dessus de Bruxelles, M. Philippe Touwaide ne peut pas apporter de réponse précise, étant donné que la trajectoire n'est pas encore précisée. Il peut néanmoins faire des extrapolations en sachant que les seuls avions qui survoleraient Bruxelles de nuit sont des avions qui ont un quota count inférieur à 4 points. Les avions qui ont un quota de bruit inférieur à 4 sont des Boeings 737 ou 757. Les autres avions qui sont acceptés pour le décollage de nuit à Bruxelles sont les avions qui vont directement vers la balise de Chièvres, c'est-à-dire les avions qui volent dans l'espace Schengen (Espagne, Portugal, etc.).

La moyenne de 3,2 correspond au nombre d'avions qui décollent vers Chièvres de nuit à diviser par 365, ce qui correspond à 1200 avions par an. Cependant, souligne M. Philippe Touwaide, il faut s'attendre à plus de mouvements de nuit en été qu'en hiver étant donné la plus grande fréquentation de l'aéroport à ce moment-là.

La saison touristique ayant démarré il y a deux, trois semaines, M. Philippe Touwaide peut déjà constater dans les statistiques qu'il reçoit que le nombre d'avions qui va vers Chièvres a augmenté. Cependant, ce nombre devrait être en moyenne de 2, 3, 4, 5 et ne pourrait pas dépasser 7 ou 8 par nuit.

BIAC était chargé de publier dans les AIP la liste des avions avec un quota count inférieur à 4; BIAC s'est trompé et a repris dans cette liste les avions 727 hushkittés. Le médiateur l'a signalé à la ministre fédérale de la mobilité qui l'a fait savoir à BIAC. BIAC devra corriger par « notam » car aucun Boeing 727 « hushkitté » ne pourra emprunter la route au-dessus de Bruxelles de nuit.

Normalement, aucun avion quota count 4 ne doit survoler Bruxelles de nuit. Il y a eu cependant un incident il y a dix jours et les habitants de Schaerbeek et d'Evere ont directement été réveillés. Le médiateur a reçu quatre plaintes à ce sujet.

M. Philippe Touwaide souligne par ailleurs que la route Chièvres 5-Delta n'est pas la route Chabert. La route Chabert passait au-dessus de Neder-over-Heembeek, la Basilique de Koekelberg et le golf de Neerpede.

La route Chièvres 5-Delta fait deux virages : un premier à hauteur de Tour et Taxis, survole après la gare du Nord, le canal, la gare du Midi, ensuite deux communes qui n'étaient pas survolées auparavant : Saint-Gilles et Forest, pour entreprendre le deuxième virage plus ou moins au-dessus de la centrale électrique de Drogenbos. M. Philippe Touwaide signale que c'est la trajectoire qu'il a reçu dans ses AIP.

Op de vraag van de heer Denis Grimberghs over het gemiddelde aantal vluchten van 3,2 over Brussel kan de heer Philippe Touwaide geen precies antwoord geven, aangezien het traject nog niet vastligt. Hij kan wel extrapoleren aangezien de enige vliegtuigen die 's nachts over Brussel vliegen, vliegtuigen zijn die een geluidsquota hebben van minder dan 4 punten. De vliegtuigen met een geluidsquota van minder dan 4 zijn Boeings 737 of 757. De andere vliegtuigen die 's nachts vanuit Brussel mogen vertrekken, zijn vliegtuigen die direct naar het bakken van Chièvres gaan, met andere woorden de vliegtuigen die in de Schengen-ruimte vliegen (Spanje, Portugal, enz.).

Het gemiddelde van 3,2 vliegtuigen komt over en met het aantal vliegtuigen dat 's nachts opstijgt en richting Chièvres vliegt gedeeld door 365, wat neerkomt op 1200 vliegtuigen per jaar. De heer Philippe Touwaide benadrukt toch dat men moet rekenen op meer nachtvluchten in de zomer dan in de winter omdat de luchthaven op dat moment vaker aangedaan wordt.

Het toeristische seizoen is twee à drie weken geleden van start gegaan en de heer Philippe Touwaide ziet nu al in de statistieken die hij ontvangt dat het aantal vliegtuigen dat richting Chièvres gaat, gestegen is. Dat aantal zou echter gemiddeld 2, 3, 4, 5 moeten bedragen en niet meer mogen zijn dan 7 of 8 per nacht.

BIAC was belast met het publiceren van de lijst van vliegtuigen met een quota count van minder dan 4 in de AIP's; BIAC heeft zich vergist en heeft in die lijst de vliegtuigen 727 uitgerust met een hushkit opgenomen. De ombudsman heeft dat doorgegeven aan de federale minister van mobiliteit, die het heeft meegedeeld aan BIAC. BIAC zal dat door middel van een notam moeten wijzigen want geen enkele Boeing 727 uitgerust met een hushkit zal 's nachts de route over Brussel mogen nemen.

Normalerwijze mag geen enkel quota count 4 vliegtuig 's nachts over Brussel vliegen. Er heeft zich tien dagen geleden echter een incident voorgedaan en de bewoners van Schaerbeek en Evere zijn onmiddellijk wakker geworden. De ombudsman heeft hierover vier klachten ontvangen.

De heer Philippe Touwaide onderstreept overigens dat de route Chièvres 5-Delta niet de Chabert-route is. De Chabert-route liep over Neder-over-Heembeek, de Basiliek van Koekelberg en de golfbaan van Neerpede.

De route Chièvres 5-Delta maakt twee bochten: de eerste ter hoogte van Tour en Taxis, loopt vervolgens over het Noordstation, het kanaal, het Zuidstation, daarna twee gemeenten waar vroeger niet overheen gevlogen werd : Sint-Gillis en Vorst, waarna de tweede bocht min of meer boven de elektrische centrale van Drogenbos genomen wordt. De heer Philippe Touwaide wijst erop dat dat het traject is dat hij in de AIP's ontvangen heeft.

A la question de Mme Meunier, concernant la trajectoire publiée sans l'accord de la ministre fédérale de la mobilité, Belgocontrol a répondu partiellement. M. Philippe Touwaide précise que l'amendement 4 des AIP du mois d'avril comporte 85 pages. Dans cet amendement il y a des mesures qui concernent Ostende, Liège et quelques mesures qui concernent Bruxelles. A un moment donné, la ministre fédérale a signalé à M. Alloo que Belgocontrol pouvait poursuivre la publication. A son retour de congé, M. Philippe Touwaide a été surpris de constater la publication de la route Chièvres 5-Delta. Il attend un « notam », c'est-à-dire une publication aéronautique de cycle plus rapide que les AIP.

M. Philippe Touwaide est persuadé qu'il y a possibilité de trouver des routes alternatives étant donné que dans la procédure antérieure de concentration des vols de nuit, l'expert hollandais indépendant d'Airport and Aviation Consultancy avait préparé des routes optimisées pour l'utilisation exclusive de la piste 25 droite. Cependant, il fallait tenir compte aussi de l'éventualité de vents du nord, du sud ou de l'est et dès lors des trajectoires optimisées avaient également été prévues à partir d'autres pistes. Ces trajectoires avaient été préparées et même publiées. C'est le 29 novembre qu'on a décidé de postposer la décision de la concentration des vols de nuit. M. Philippe Touwaide souligne que la route optimisée piste 20 avait déjà été publiée et devait entrer en vigueur à partir du 26 décembre. Un notam a été publié le 4 décembre stipulant que la route optimisée piste 20 était postposée jusqu'au 15 mars. Dans les nouveaux AIP, la route optimisée à partir de la piste 20 n'existe plus. Cette route n'a jamais été mise en application étant donné qu'elle a été suspendue par notam et puis annulée. Le médiateur ne voit dès lors pas pourquoi il ne pourrait pas en aller de même avec la piste Chièvres 5-Delta, si, éventuellement, il n'y a pas d'accord politique sur cette route.

En ce qui concerne la question de Mme Meunier sur la contradiction de la dispersion des vols et la carte d'isolation, elle a raison d'évoquer ce problème qui a été par ailleurs soulevé par les associations environnementales. Il n'y a actuellement pas de carte d'isolation pour les habitations concernées sur le bout de la piste 25 droite.

A la question de M. Roelants du Vivier concernant l'interdiction à moyen terme des vols de nuit par l'Union européenne et la délocalisation d'une partie des activités de l'aéroport de Bruxelles-National, M. Philippe Touwaide répond que depuis treize ans il est partisan du développement de l'aéroport de Chièvres. Cela pourrait être une solution rapide et facile et permettrait à la Belgique d'utiliser le fonds européen FEDER pour développer l'aéroport de Chièvres. Et de proposer à la France de faire un aéroport commun pour désenclaver à la fois Bruxelles et Paris

Belgocontrol heeft de vraag van mevrouw Meunier, het traject dat zonder instemming van de federale minister van mobiliteit gepubliceerd is, gedeeltelijk beantwoord. De heer Philippe Touwaide preciseert dat amendement 4 van de AIP's van de maand april 85 bladzijden telt. Dat amendement betreft maatregelen voor Oostende, Luik en bepaalde maatregelen voor Brussel. Op een gegeven moment heeft de federale minister aan de heer Alloo gemeld dat Belgocontrol de publicatie kon voortzetten. Toen de heer Philippe Touwaide van vakantie terugkwam, stelde hij tot zijn verbazing vast dat de route Chièvres 5-Delta. Hij verwacht un notam, dat wil zeggen een luchtvaartpublicatie die sneller gepubliceerd wordt dan de AIP's.

De heer Philippe Touwaide is ervan overtuigd dat het mogelijk is om alternatieve routes te vinden, want tijdens de vorige procedure voor de concentratie van de nachtvluchten had de Nederlandse onafhankelijke deskundige van Airport and Aviation Consultancy de geoptimaliseerde routes voor het gebruik van uitsluitend baan 25 rechts voorbereid. Er moest echter ook rekening gehouden worden met de eventuele noorden-, zuiden- en oostenwind en daarom waren er ook geoptimaliseerde trajecten vanaf andere banen uitgewerkt. Die trajecten waren voorbereid en zelfs gepubliceerd. Op 29 november heeft men besloten om de beslissing over de concentratie van de nachtvluchten uit te stellen. De heer Philippe Touwaide benadrukt dat de geoptimaliseerde route voor baan 20 al gepubliceerd was en van kracht zou worden op 26 december. Op 4 december is er een notam gepubliceerd waarin stond dat de geoptimaliseerde route voor baan 20 uitgesteld werd tot 15 maart. In de nieuwe AIP's wordt er geen melding meer gemaakt van de geoptimaliseerde route voor baan 20. Die route is nooit toegepast aangezien ze door middel van een notam uitgesteld en daarna geannuleerd is. De ombudsman ziet daarom niet in waarom de baan Chièvres 5-Delta hetzelfde lot beschoren zal zijn, mocht er geen politiek akkoord over die route bereikt kunnen worden.

Hij komt terug op de vraag van mevrouw Meunier over de tegenstrijdigheid in de spreiding van de nachtvluchten en de isolatiekaart. Zij heeft er goed aan gedaan om dit probleem naar voren te brengen, wat de milieuorganisaties overigens ook gedaan hebben. Er bestaat momenteel geen isolatiekaart voor de betrokken woningen aan het einde van baan 25 rechts.

Op de vraag van de heer Roelants du Vivier betreffende het verbod op nachtvluchten op middellange termijn door de Europese Unie e, de delocalisatie van een deel van de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal, antwoordt de heer Philippe Touwaide dat hij al dertien jaar lang voorstander is van de uitbreiding van de luchthaven van Chièvres. Dat zou een snelle en gemakkelijke oplossing kunnen zijn, waarvoor België gebruik zou kunnen maken van het Europees fonds FEDER om de luchthaven van Chièvres uit te bouwen. Er zou dan aan Frankrijk voorgesteld kunnen worden om een gemeenschappelijk vliegveld te bouwen om zowel Brussel als Parijs te ontsluiten...

M. Philippe Touwaide a été président de l'Union européenne contre les nuisances des avions. Seule une mesure européenne d'interdiction des vols de nuit, prise partout, pourrait avoir un effet immédiat. Dans le cas contraire, on ne ferait que déplacer le problème d'une compagnie de messagerie express. Et de souligner que ce qui justifie les vols de nuit c'est uniquement une question de concurrence entre expéditeurs. Quand on entend les responsables des sociétés d'expédition express dire qu'ils sont contraints de voler la nuit, il faut savoir que c'est eux-mêmes qui ont créé leurs propres règles de jeu et qu'ils font concurrence à la poste. C'est simplement une question qu'une société affirme à ses clients qu'ils peuvent déposer leurs colis une heure plus tard chez elle et que lesdits colis arriveront une heure plus tôt à destination que chez le concurrent.

M. Philippe Touwaide est persuadé qu'on peut conserver une compagnie de messagerie express à Bruxelles-National avec le même nombre d'emplois à la clé en imposant à cette entreprise des atterrissages au plus tard avant minuit et des décollages après 5 h du matin. La répercussion serait minime; les colis devraient être déposés une heure plus tôt et arriveraient à destination une heure plus tard, ce qui ne lèserait aucun client.

Pour rappel, M. Philippe Touwaide informe les parlementaires qu'en 1997, lors de la discussion du livre blanc de la Commission européenne sur l'interdiction des vols de nuit, une résolution des Socialistes et des Verts demandait l'interdiction des vols de nuit. A la toute dernière minute, il y a eu un revirement parce que le PPE s'y est opposé.

M. Bernard Ide souhaite savoir pourquoi la solution de Chièvres qui paraît le bon sens même n'est pas adoptée.

M. Philippe Touwaide précise que le problème de Chièvres est qu'il s'agit d'un aéroport militaire américain qui a un statut OTAN. Et de relever que l'aéroport de Chièvres a un autre avantage, c'est qu'il est localisé à 4 km d'une ligne de TGV et, contrairement à ce que les gens pensent d'habitude, il n'y a pas de TGV la nuit, le dernier arrive vers 0 h 30 et le premier départ s'effectue vers 6 h 30. Dès lors, on pourrait également utiliser la ligne TGV pour acheminer les marchandises vers Roissy, Maastricht, Francfort ou Cologne.

M. Bernard Ide souhaite savoir si des démarches ont été entreprises pour développer le dossier.

M. Philippe Touwaide informe qu'aucune démarche parlementaire n'a été entreprise pour tenter de débloquent ce dossier. Toutes les études convergent néanmoins pour démontrer qu'il s'agit d'une excellente localisation.

De heer Philippe Touwaide is voorzitter geweest van de « Union européenne contre les nuisances des avions ». Alleen een Europese maatregel voor het verbod op nachtvluchten, die overal toegepast zou worden, zou onmiddellijk effect kunnen hebben. In het tegenovergestelde geval zou het probleem van een expresbesteldienst slechts verplaatst worden. Hij benadrukt dat de reden voor de nachtvluchten alleen te zoeken is in de concurrentie tussen expeditiebedrijven. Wanneer men de verantwoordelijken van expresbesteldiensten hoort zeggen dat zij verplicht zijn 's nachts te vliegen, moet men weten dat zij zelf hun spelregels hebben opgesteld en dat zij concurreren met de post. Het draait er gewoon om dat een onderneming aan zijn klanten bevestigt dat zij hun pakketten een uur later bij haar kunnen afleveren en dat die pakketten een uur eerder op de plaats van bestemming afgeleverd worden dan bij de concurrent.

De heer Philippe Touwaide is ervan overtuigd dat het mogelijk is om een expresbesteldienst op Brussel-Nationaal te houden met hetzelfde aantal banen terwijl zij verplicht wordt om ten laatste voor middernacht te landen en na 5 uur 's morgens op te stijgen. De weerslag daarvan zou miniem zijn; de pakketten zouden een uur eerder afgeleverd moeten worden en zouden een uur later op hun bestemming aankomen, wat geen enkele klant schade zou berokkenen.

Pro memorie, deelt de heer Philippe Touwaide de parlementsliden mee dat de socialisten en de groenen in 1997 een resolutie hadden ingediend betreffende het verbod op nachtvluchten tijdens de bespreking van het witte boek van de Europese Commissie over het verbod op de nachtvluchten. Op het allerlaatste moment kwam er een kentering omdat de PPE zich ertegen verzette.

De heer Bernard Ide wil graag weten waarom de oplossing van Chièvres, die de logica zelf lijkt te zijn, niet goedgekeurd wordt.

De heer Philippe Touwaide preciseert dat het probleem van Chièvres is dat het om een Amerikaanse militaire luchthaven met een NATO-statuut gaat. Hij merkt op dat de luchthaven van Chièvres een ander voordeel heeft, namelijk dat hij op 4 km van een HST-lijn ligt en, in tegenstelling tot wat de mensen doorgaans denken, er 's nachts geen HST is: de laatste komt rond 0u30 en de eerste vertrekt rond 6u30. Vandaar dat men ook de HST-lijn zou kunnen gebruiken om de goederen naar Roissy, Maastricht, Frankfort of Keulen te vervoeren.

De heer Bernard Ide wil graag weten of er stappen ondernomen zijn om het dossier uit te werken.

De heer Philippe Touwaide zegt dat er geen enkele parlementaire stap is gezet om te trachten dit dossier voort te zetten. Alle studies tonen echter aan dat het een uitstekende lokatie is.

M. Alain Adriaens signale qu'il n'y a aucune volonté fédérale d'investir dans un développement de l'aéroport de Chièvres.

M. Philippe Touwaide ne peut que confirmer cette affirmation en signalant que cela découle de la logique d'avoir semi-privatisé l'aéroport de Bruxelles-National, qui auparavant avait une mission de service public. Aujourd'hui semi-privatisé, BIAC entre dans une logique de rentabilisation des investissements consentis en augmentant fortement le nombre de vols. Si un aéroport public aurait pu se satisfaire d'au maximum 250.000 mouvements par an, un aéroport privé ne peut être rentable avec ce nombre de mouvements. Si un service public par définition est souvent déficitaire, le privé doit rentabiliser à tout crin.

Il souligne que le président du Sénat, M. Armand De Decker, et la présidente de la Communauté française, Mme Françoise Schepmans, sont de chauds partisans du développement de l'aéroport de Chièvres.

M. Jean-Pierre Cornelissen signale que le bourgmestre de Chièvres l'est moins.

M. Philippe Touwaide précise que la question de fond est : est-il admissible qu'une partie de l'activité de l'aéroport de Bruxelles-National soit déplacée en Région wallonne ?

En réponse à la question de Mme Béatrice Fraiteur sur la possibilité de délocaliser une compagnie de messagerie express, le médiateur souhaiterait évoquer le cas de Strasbourg qui était à l'ordre du jour il y a quelques années. Une compagnie de messagerie express avait le projet d'y établir un point de chute. Avant d'élaborer le projet, la Communauté urbaine de Strasbourg avait envoyé des maires à Bruxelles. Une vidéo a été réalisée par les riverains de l'aéroport de Bruxelles. Lorsque la Communauté urbaine de Strasbourg a dû prendre sa décision, les différents maires ainsi que Mme Catherine Trautman, maire de Strasbourg même, ont visionné la vidéo, à la suite de quoi l'installation d'une compagnie de messagerie express à l'aéroport de Strasbourg a été rejetée.

Auparavant, l'antenne bruxelloise d'une compagnie de messagerie express était au sommet de sa pyramide. Actuellement, l'entreprise a dispersé ses activités entre quatre aéroports : un aéroport de Londres, Bruxelles, un à Bergamo Victoria et une petite base au Danemark. La compagnie de messagerie express se prépare à d'autres éventualités.

Mme Béatrice Fraiteur a également fait allusion au déplacement par certaines villes européennes de leur aéroport à de plus longues distances de la ville.

De heer Alain Adriaens wijst erop dat er op federaal niveau geen bereidheid is om te investeren in de uitbreiding van de luchthaven van Chièvres.

De heer Philippe Touwaide kan die uitspraak alleen maar bevestigen en merkt op dat dat voortvloeit uit het feit dat de luchthaven Brussel-Nationaal gedeeltelijk geprivatiseerd is, terwijl die vroeger een instelling van openbaar nut was. Nu is BIAC gedeeltelijk geprivatiseerd en moet het toegezegde investeringen rendabel maken door het aantal vluchten sterk te verhogen. Een openbare luchthaven kon zich tevreden stellen met maximum 250.000 bewegingen per jaar, maar een privé-luchthaven is niet rendabel met dat aantal bewegingen. Een openbare dienst is per definitie vaak deficitair, terwijl de privé-sector absoluut rendabel moet zijn.

En dan te weten dat de voorzitter van de Senaat, de heer Armand De Decker, en de voorzitter van de Franse Gemeenschap, mevrouw Françoise Schepmans, sterke voorstanders zijn van de uitbreiding van de luchthaven van Chièvres.

De heer Jean-Pierre Cornelissen voegt eraan toe dat de burgemeester van Chièvres dat niet zozeer is.

De heer Philippe Touwaide preciseert de hoofdzaak : is het aanvaardbaar dat een deel van de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal verplaatst wordt naar het Waalse Gewest ?

Als antwoord op de vraag van mevrouw Béatrice Fraiteur over de mogelijkheid om een expresbesteldienst te delocaliseren, wil de ombudsman het geval van Straatsburg aanhalen, dat enkele jaren geleden in de belangstelling stond. Een expresbesteldienst was van plan om een eindpunt te vestigen. Alvorens het project uit te werken, had de « Communauté urbaine de Strasbourg » burgemeesters naar Brussel gestuurd. Er werd een video gemaakt met de omwonenden van de luchthaven in Brussel. Toen de « Communauté urbaine de Strasbourg » een beslissing moest nemen, hebben de verschillende burgemeesters en mevrouw Catherine Trautman, burgemeester van Straatsburg zelf, de video bekeken, waarna de vestiging van een expresbesteldienst op de luchthaven van Straatsburg afgevoerd werd.

Vroeger was de Brusselse standplaats van een expresbesteldienst het belangrijkste. Nu heeft de onderneming zijn activiteiten over vier luchthaven verdeeld: een luchthaven in Londen, Brussel, Bergamo Victoria en een kleine basis in Denemarken. De expresbesteldienst bereidt zich voor op alle mogelijkheden.

Mevrouw Béatrice Fraiteur heeft ook gewezen op sommige steden die hun luchthaven verder van de stad af plaatsen.

M. Philippe Touwaide confirme que cela a été le cas pour Munich, Oslo et Athènes.

Il n'a jamais compris pourquoi l'aéroport de Bruxelles était installé là sauf que l'autorité de l'Etat belge a repris les installations de l'occupant de la deuxième guerre mondiale. La meilleure localisation pour un aéroport près de Bruxelles aurait été entre Anvers et Bruxelles à l'est de la périphérie, par exemple à Alost (étant donné que les vents de l'ouest imposent le survol de Bruxelles).

M. Philippe Touwaide signale que parfois on lui répond lorsqu'il évoque les plaintes de riverains de Woluwe Saint-Pierre que les riverains de la piste 02 auraient dû savoir que cette piste existe depuis 1943. Les représentants fédéraux semblent ignorer que les plus anciens quartiers de Stockel datent de 1935.

Le médiateur a pu prendre connaissance d'un projet d'aéroport au-delà de Beauvechain dans la région d'Hannut-Waremme. Un autre projet élaboré par les riverains de Woluwe-Saint-Lambert reprenait une piste dans l'axe nord-ouest construite essentiellement sur un viaduc. On n'en a plus jamais parlé non plus. L'aéroport aurait dû être déplacé dans les années '80. La volonté de délocaliser une partie des activités n'a jamais existé.

M. Philippe Touwaide signale que les aéroports de Paris, Londres et Francfort ont quinze ans d'avance sur Bruxelles-National. Il cite le cas de son frère qui est fonctionnaire européen au Népal; ce dernier ne part jamais pour les grands vols internationaux par la Belgique mais quitte le territoire européen à partir d'un aéroport hollandais, français ou allemand. Bruxelles-National n'a presque plus de destination internationale et est devenu un gros aéroport Schengen avec quelques pics selon les variations de l'offre et de la demande allant jusqu'à quarante avions/heure en été au moment des grands rush estivaux.

C'est bien là que se situent les nuisances concentrées vécues par les riverains. Les riverains signalent au médiateur qu'entre 19 heures et 21 heures, ils n'ont pas le temps de tourner la tête lorsqu'un avion décolle, que le suivant est déjà là. Ils ont entièrement raison.

Le médiateur se rend régulièrement en bout de piste le soir. On y voit en effet les avions à la queue leuleu, le premier vire à droite, le suivant va tout droit jusqu'au quatrième qui vire à droite, les quatre avions sont visualisés simultanément, ce qui implique une concentration des nuisances lors de ces pics. L'aéroport et BIAC ne font que répondre à la loi de l'offre et de la demande. Les fonctionnaires ou les cadres qui se déplacent en Europe souhaitent partir avant 9 h 00 pour arriver à leur réunion matinale dans une autre ville européenne et les retours à Bruxelles-National doivent s'effectuer après 19 h 00.

De heer Philippe Touwaide bevestigt dat dat het geval is in München, Oslo en Athene.

Persoonlijk heeft de heer Philippe Touwaide nooit begrepen waarom de luchthaven van Brussel daar gelokaliseerd is, afgezien van de reden dat de Belgische Staat de installaties van de bezetter heeft overgenomen. De beste lokatie voor een luchthaven in de buurt van Brussel zou tussen Antwerpen en Brussel geweest zijn, bijvoorbeeld in Aalst (omdat men wegens de westenwind over Brussel moet vliegen).

De heer Philippe Touwaide wijst erop dat, als hij spreekt over de klachten van de bewoners van Sint-Pieters-Woluwe, men hem soms antwoordt dat de omwonenden van baan 02 hadden moeten weten dat die baan sinds 1943 bestond. De federale vertegenwoordigers lijken te negeren dat de oudste wijken van Stokkel uit 1935 dateren.

De ombudsman heeft kennis kunnen nemen van een project voor een luchthaven boven Bevekom in de regio Hannut-Waremme. De inwoners van Sint-Pieters-Woluwe hebben een ander project uitgewerkt voor een baan in de noordwestelijke as die voornamelijk op een viaduct gebouwd zou worden. Daar is ook nooit meer over gesproken. De luchthaven had in de jaren '80 verplaatst moeten worden. Men heeft nooit gewild dat een deel van de activiteiten werden gedelokaliseerd.

De heer Philippe Touwaide wijst erop dat de luchthavens van Parijs, Londen en Frankfurt vijftien jaar voorliggen op Brussel-Nationaal. Hij geeft het voorbeeld van zijn broer die Europees ambtenaar in Nepal is; voor grote internationale reizen neemt nooit het vliegtuig in België, maar verlaat Europa vanuit een Nederlandse, Franse of Duitse luchthaven. Brussel-Nationaal biedt bijna geen buitenlandse bestemmingen meer aan en is een grote Schengenluchthaven geworden met enkele uitschieters naargelang de variatie in vraag en aanbod die in de zomer kan oplopen tot veertig vliegtuigen/uur op het moment van de grote zomerrush.

De geconcentreerde overlast voor de omwonenden is dan aan de orde. De omwonenden wijzen de ombudsman erop dat tussen 19 en 21 uur zij het ene vliegtuig nog niet uit het zicht hebben zien verdwijnen of het volgende stijgt op. Zij hebben groot gelijk.

De ombudsman gaat 's avonds regelmatig naar het einde van de baan. Daar ziet hij inderdaad het ene vliegtuig na het andere, het eerste buigt naar rechts af, de volgende vliegen rechtdoor en het vierde buigt af naar rechts, de vier vliegtuigen zijn tegelijk zichtbaar, wat betekent dat er een concentratie van de geluidshinder is op die piekmomenten. De luchthaven en BIAC volgen alleen maar de wet van vraag en aanbod. De ambtenaren of de kaderleden die zich binnen Europa verplaatsen, willen vóór 9 uur 's ochtend vertrekken om de ochtendvergadering in een andere Europese stad te kunnen bijwonen en ze willen terugkomen naar Brussel-Nationaal na 19.00 uur.

En ce qui concerne les avions « hushkittés », M. Philippe Touwaide informe qu'ils atterrissent encore à Bruxelles-National mais ne décollent plus de nuit.

L'arrêté royal pris par la ministre fédérale de la mobilité interdisant le vol d'avions « hushkittés » de nuit a été contesté par la Commission européenne et a fait l'objet de négociations. Le médiateur a présenté l'arrêté au président de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Il est d'application et entrera en vigueur en produisant pleinement ses effets à partir du 1er juillet 2003.

Le médiateur informe que c'est le Premier ministre fédéral qui a proposé d'anticiper l'interdiction des vols de nuit des avions « hushkittés » à partir de l'accord du 24 janvier 2003. Cette volonté n'a pas été entièrement respectée et des avions « hushkittés » ont encore décollé la nuit jusqu'au 31 janvier 2003.

Au 1^{er} juillet 2003, il n'y aura plus aucune évolution d'avion « hushkitté » en Belgique entre 23 h 00 et 6 h 00 du matin, que ce soit pour le décollage ou pour l'atterrissage (la période intermédiaire actuelle est telle parce que l'accord du 24 janvier 2003 ne spécifie rien en ce qui concerne l'atterrissage).

Il rappelle que de jour, il n'y a aucune norme étant donné que les avions « hushkittés » sont des avions chapitre 3, norme internationale de l'OACI.

En ce qui concerne la logistique de BIAC mise à disposition des politiques, le médiateur fait savoir qu'il ne lui appartient pas de répondre à cette question.

Quant aux contradictions éventuelles entre la dispersion et l'isolation, M. Philippe Touwaide voudrait en préambule à sa réponse exprimer sa déception par rapport au suivi donné au travail scientifique réalisé par l'expert hollandais indépendant, le professeur Kamphuis. Celui-ci a réalisé un travail scientifique sans connaître les communes survolées (il ignorait qu'on survolerait Grimbergen, ainsi que Vilvorde (la commune de Jean-Luc Dehaene), ...). M. Philippe Touwaide tient également à souligner que la volonté de concentrer les vols était une idée du Premier ministre Guy Verhofstadt et non de la Vice-Première Isabelle Durant.

M. Philippe Touwaide ne peut que souligner que le travail scientifique réalisé par le professeur Kamphuis tient entièrement la route; il est déçu que les politiques ne l'aient pas suivi car ce modèle était excellent. C'est lors des premières réunions avec PROBRU que le décollage de la piste 07 vers l'est n'a pas été accepté.

Il est évident qu'en optant pour la dispersion des vols, il est plus difficile d'élaborer un programme d'isolation acoustique des habitations survolées. Comme il a été dit

De heer Philippe Touwaide legt uit dat de vliegtuigen die met een hushkit uitgerust zijn, nog op Brussel-Nationaal landen maar niet langer 's nachts opstijgen.

Het koninklijk besluit van de federale minister van mobiliteit dat nachtvluchten met vliegtuigen uitgerust met een hushkit verbiedt, is betwist door de Europese Commissie en er is over onderhandeld. De ombudsman heeft het besluit aan de voorzitter van de Organisatie van de internationale burgerluchtvaart (ICAO) voorgelegd. Het is van kracht, zal in werking treden en het verschil zal goed te merken zijn vanaf 1 juli 2003.

De ombudsman deelt mee dat de federale President voorgesteld heeft om vooruit te lopen op het verbod op de nachtvluchten van vliegtuigen met een hushkit vanaf het akkoord van 24 januari 2003. Dat is niet helemaal gelukt en er zijn nog vliegtuigen met een hushkit opgestegen in de nacht van 31 januari 2003.

Vanaf 1 juli 2003 zal er in België geen enkel vliegtuig met een hushkit meer vliegen tussen 23.00 uur en 6.00 uur 's ochtends, noch om op te stijgen noch om te landen (voor de huidige overgangperiode geldt dat niet omdat het akkoord van 24 januari 2003 niets bepaalt voor het landen).

Hij wijst erop dat er voor overdag geen enkele norm is omdat de vliegtuigen uitgerust met een hushkit, vliegtuigen zijn die onder hoofdstuk 3, een internationale norm van de ICAO, vallen.

Wat betreft de logistieke voorzieningen die BIAC ter beschikking stelt van de politici, deelt de ombudsman mee dat hij die vraag niet kan beantwoorden.

Over de eventuele tegenstrijdigheden tussen de spreiding en de isolatie wil de heer Philippe Touwaide vooraleer hij zijn antwoord geeft, zeggen dat hij teleurgesteld is over het gevolg dat gegeven is aan het wetenschappelijk werk van de onafhankelijke Nederlandse deskundige, professor Kamphuis. Die heeft wetenschappelijk werk verricht zonder de gemeenten waar men overheen vliegt te kennen (hij wist niet dat men over Grimbergen zou vliegen of Vilvorde (de gemeente van Jean-Luc Dehaene), ...). De heer Philippe Touwaide wil ook benadrukken dat het idee om de vluchten te concentreren van Premier Verhofstadt afkomstig was en niet van Vice-premier Isabelle Durant.

De heer Philippe Touwaide kan alleen maar onderstrepen dat het wetenschappelijk werk van professor Kamphuis uitstekend is; hij is teleurgesteld dat de politici hem niet gevolgd hebben want dat model was uitmuntend. Tijdens de eerste vergaderingen met PROBRU is het opstijgen van baan 07 in oostelijke richting niet aanvaard.

Het spreekt voor zich dat als men voor de spreiding van de vluchten kiest, het moeilijker wordt om een geluidsisolatieprogramma op te stellen voor de woningen waar men

auparavant, il n'existe pas encore de carte d'isolation dans la mesure où le contour bruit de Bruxelles n'a pas encore été réalisé.

Une des erreurs du plan de concentration a été, selon M. Philippe Touwaide, qu'on n'a pas été suffisamment rapide pour fournir les informations aux communes afin de spécifier que tel et tel quartier allait recevoir des aides en matière d'isolation acoustique des habitations. Le Premier ministre avait pourtant signalé que les responsables du Fonds de l'environnement à mettre sur pied au sein de BIAC fourniraient les informations nécessaires pour Isolex et Isofin aux communes avant le 30 septembre 2002; ces informations n'ont jamais été fournies.

Cette lacune législative (non publication de l'arrêté royal) a été une porte ouverte aux riverains et aux administrations communales pour contester la concentration des vols.

Certains parlementaires ont interrogé le médiateur sur son pouvoir de recommandation.

Il souhaite être clair en la matière: il n'est pas nommé, il n'a qu'un contrat de travail à durée indéterminée, ce qui pour lui est un frein. Demain matin, la ministre fédérale de la mobilité peut le démettre de ses fonctions, le Premier ministre peut en faire de même alors qu'il ne croit pas avoir démerité dans son travail. Il souhaiterait être nommé comme les autres médiateurs fédéraux et pouvoir s'exprimer librement en soulignant que certaines décisions du pouvoir politique ne sont pas judicieuses.

Le médiateur néerlandophone n'a jusqu'à présent pas encore été nommé. Bien que M. Philippe Touwaide maîtrise le néerlandais et collabore avec les autorités néerlandophones, ces dernières ont de moins en moins recours à ses services. Pour ne signaler qu'un incident, le médiateur a été accusé d'avoir organisé les auditions de la commission de l'environnement du parlement bruxellois de ce jour.

En ce qui concerne les modifications au niveau des plaintes, le médiateur ne peut que confirmer qu'il y a eu un changement dans les plaintes. Avec la concentration des vols, le médiateur avait signalé que les plaintes seraient focalisées sur Grimbergen, ce qui fut le cas. Avec la décision de dispersion des vols, il s'attend à ce que ce soit la commune de Wemmel, actuellement non survolée, qui fasse l'objet de concentration de plaintes car la trajectoire longe le ring au-dessus de Wemmel.

Le médiateur spécifie par ailleurs que, lorsque les riverains lui envoient des mails à 3 h 26 du matin parce qu'ils sont survolés, ces informations sont tout à fait correctes; les riverains sont devenus des experts des dossiers aéronautiques. Cela intéresse le service de médiation de pou-

verheen vliegt. Zoals als eerder vermeld, bestaat er nog geen isolatiekaart in zoverre dat de geluidscontouren van Brussel nog niet vastgesteld zijn.

Volgens de heer Philippe Touwaide was een van de fouten in het concentratieplan dat men niet snel genoeg de informatie aan de gemeenten heeft bezorgd om te laten weten dat bepaalde wijken steun zouden krijgen voor de geluidsisolatie van de woningen. De Premier had echter laten weten dat de verantwoordelijken van het Milieufonds dat binnen BIAC opgericht moet worden, de benodigde informatie voor Isolex en Isofin aan de gemeenten zouden bezorgen voor 30 september 2002; die gegevens zijn nooit bezorgd.

Die leemte in de wetgeving (er is geen koninklijk besluit gepubliceerd) bood de omwonenden en de gemeentebesturen de gelegenheid om de concentratie van de vluchten te betwisten.

Sommige parlementsleden hebben de ombudsman vragen gesteld over zijn bevoegdheid om aanbevelingen te doen.

Hij wil hier duidelijk over zijn: hij is niet vast benoemd en heeft slechts een arbeidscontract van onbepaalde duur, wat voor hem een rem is. Morgenochtend kan de federale minister van mobiliteit hem van zijn functie ontheffen, de Premier kan hetzelfde doen terwijl hij niet het gevoel heeft te kort geschoten te zijn in zijn werk. Hij zou vast benoemd willen worden als de andere federale ombudsmannen en vrijuit kunnen zeggen dat bepaalde beslissingen van de politieke macht niet verantwoord zijn.

De Nederlandstalige ombudsman is nog niet benoemd. Hoewel de heer Philippe Touwaide Nederlands spreekt en samenwerkt met Nederlandstalige instanties, maken zij steeds minder gebruik van zijn diensten. Om maar een voorval te noemen, de ombudsman is ervan beschuldigd de hoorzittingen van de commissie voor het leefmilieu van het Brusselse parlement van vandaag te hebben georganiseerd.

Voor wat betreft de wijzigingen op het vlak van klachten, kan de ombudsman alleen maar bevestigen dat er een verandering is opgetreden in de klachten. Met de concentratie van de vluchten had de ombudsman laten weten dat de klachten vooral vanuit Grimbergen zouden komen, wat inderdaad zo bleek te zijn. Na de beslissing van de spreiding van de vluchten, verwacht hij dat er veel klachten uit Wemmel zullen komen, een gemeente waar men nu niet overheen vliegt, omdat het traject langs de ring boven Wemmel loopt.

De ombudsman specificeert overigens dat, als de omwonenden hem mails sturen om 3.26 uur 's ochtends omdat er vliegtuigen over hun huis vliegen, die informatie volledig juist is; de bewoners zijn experts in luchtvaartdossiers geworden. De ombudsdienst wil graag dat soort informa-

voir collecter ce type d'informations. Par ailleurs, le service de médiation élabore une base de données et envoie régulièrement des informations aux différents mandataires concernés.

Ce qui a changé avec l'instauration du service de médiation, c'est qu'aujourd'hui les riverains savent à qui adresser leurs plaintes.

M. Philippe Touwaide précise que tout en dépendant de la ministre fédérale de la mobilité, il a un contrat avec le Ministère des communications et de l'infrastructure présidé par Michel Damart. Il n'a cependant pas de pouvoir d'injonction et il manque de moyens en ressources humaines et financières.

Le jour où le service de médiation sera une autorité de contrôle totalement indépendante, les riverains disposeront d'une garantie.

Le médiateur ne peut interpellier une compagnie de messagerie express en disant qu'un Boeing a décollé 747 à minuit; il n'en a pas le pouvoir.

Pour expliquer la différence entre sa fonction et celui du médiateur de la Poste, le médiateur de la Poste a un pouvoir d'injonction auprès des autorités de la Poste, ainsi qu'auprès des facteurs. S'il y a un problème au niveau de l'arrivée du courrier avec des timbres prior, le médiateur contacte le percepteur et il y a enquête. Dans son cas, ce pouvoir d'injonction n'a pas été octroyé, les riverains bruxellois l'ont compris, ceux du Noordrand ne l'ont pas compris et reprochent à M. Touwaide de ne rien faire pour eux.

C'est pour cela que l'idée de d'aucuns de transformer le service de médiation en un service de contrôle d'injonctions et de recommandations est une excellente idée et garantirait le contrôle indépendant. Ce qui se passe actuellement à l'aéroport de Bruxelles-National, c'est ce qui se passe sur une autoroute où on signale aux automobilistes qu'aujourd'hui il n'y a pas de contrôle radar (les automobilistes y roulent à du 150 km/h). C'est exactement ce qui se passe à Bruxelles-National où aucun contrôle indépendant n'est exercé.

Logiquement, la compagnie qui a envoyé un avion interdit au-dessus de Bruxelles à 00 h 20 devrait avoir une amende de 2 à 3.000 euros comme c'est le cas à Paris. A Bruxelles, cela n'est pas la coutume. Tant qu'il n'y a pas ce type de contrôle, les compagnies feront ce qu'elles veulent. Et de signaler qu'il a rencontré le président de l'Autorité indépendante de Contrôle des Nuisances sonores aériennes en France (ACNUSA) qui fonctionne très bien.

Quant à la canalisation de toutes les plaintes, le médiateur signale que le ministre Gosuin lui transfère les plaintes qui aboutissent chez lui directement et que Belgocontrol, depuis l'instauration du service de médiation, ne gère plus

tie inwinnen. De ombudsdienst is overigens bezig met het opstellen van een database en stuurt regelmatig informatie naar de verschillende betrokken volksvertegenwoordigers.

Wat met de invoering van de ombudsdienst veranderd is, is dat de buurtbewoners nu weten waar zij met hun klachten terecht kunnen.

De heer Philippe Touwaide preciseerd dat de dienst weliswaar ressorteert onder de federale minister voor mobiliteit maar dat er een overeenkomst is met het Ministerie van verkeer en infrastructuur dat onder leiding staat van de heer Michel Damart. Hij kan evenwel geen bevelen geven en hij heeft onvoldoende personele en financiële middelen.

Als de ombudsdienst volkomen onafhankelijk controles zal kunnen doen zal dat een garantie zijn voor de buurtbewoners.

De ombudsman kan geen opheldering vragen aan een koerierdienst als een Boeing 747 om middernacht is opgestegen. Dit mag hij niet.

Hij zegt dat het onderscheid tussen zijn functie en die van ombudsman bij de Post hierin bestaat dat de laatstgenoemde bevelen kan geven aan de leiding van de post en aan de postbodes. Als er zich een probleem voordoet met het bestellen van de post met priorzegels neemt de ombudsman contact op met de ontvanger en wordt er een onderzoek ingesteld. Hij heeft zo'n bevoegdheid niet gekregen. De Brusselse omwonenden hebben dit begrepen maar de bewoners van de Noordrand niet. Zij verwijten de heer Touwaide dat hij niets doet voor hen.

Daarom is de suggestie van sommigen om de ombudsdienst om te vormen in een controledienst voor bevelen en aanbevelingen een uitstekend idee. Dit garandeert de onafhankelijke controle. Wat er nu op de luchthaven van Zaventem gebeurt is wat er op een snelweg gebeurt, waar men de weggebruikers te kennen geeft dat er op een bepaalde dag geen radarcontroles worden gehouden (men rijdt er tegen 150 km/uur). Dit is precies wat er in Zaventem gebeurt, waar geen onafhankelijke controle wordt uitgevoerd.

Logischerwijs zou een maatschappij dat een verboden vliegtuig om 00.20 uur boven Brussel laat vliegen een boete van 2000 tot 3000 euro moeten krijgen zoals in Parijs. In Brussel is dit niet gebruikelijk. Zolang er geen zulke controle bestaat zullen de maatschappijen doen wat zij willen. Hij zegt dat hij een ontmoeting heeft gehad met de voorzitter van de Franse *Autorité indépendante de Contrôle des Nuisances sonores aériennes* (ACNUSA) die goed werkt.

In verband met het doorverwijzen van de klachten zegt de ombudsman dat Minister Gosuin alle klachten die bij hem terechtkomen doorstuurt en dat Belgocontrol sedert de oprichting van de ombudsdienst geen klachten meer behan-

aucune plainte. Seule la Région flamande ne lui transmet pas les plaintes; les autres administrations, qu'elles soient communales ou autres, lui transfèrent les plaintes dans l'esprit de l'arrêté royal instaurant le service de médiation.

En ce qui concerne le site Seveso de Belgian Shell et l'influence de celui-ci sur les routes de survol de la Région de Bruxelles-Capitale, M. Philippe Touwaide informe les parlementaires qu'avant d'être nommé médiateur, il avait fait un communiqué de presse en septembre 2001 en tant que représentant de l'UBCNA avec le bourgmestre M. Jacques Vandenhautte. Ce communiqué sur le terminal gazier de Shell avait été élaboré parce que l'expert des tribunaux, M. Ransbotin, avait contacté l'UBCNA sur le risque d'échauffement d'un nuage de gaz lors du survol par un avion du site Seveso. En réalité, M. Ransbotin a évoqué le phénomène physique « blaive » qui fait qu'il y a une évaporation de liquide gazeux naturel au moment du survol des avions que des soupapes de sécurité du terminal gazier lâchent. M. Ransbotin qui est l'expert en matière d'incendie pour le parquet depuis vingt ans est scientifiquement incontestable. Ce rapport a été transmis à la ministre fédérale de la mobilité et a dû l'influencer. De là, sa volonté de vouloir éviter le survol du site Seveso de Belgian Shell. Selon M. Ransbotin, il y a toujours un risque d'échauffement du nuage gazeux lorsque les soupapes de sécurité du terminal s'ouvrent et un risque d'éclatement. Ceci dit, il convient néanmoins de rappeler qu'il n'y a eu qu'un accident grave dû à un Boeing 707 de la Sabena qui s'est écrasé le 15 février 1961 au-dessus de Berk avec quatre-vingt trois morts.

Il est toutefois du devoir du médiateur de rappeler aux citoyens et aux parlementaires que toutes les mesures de sécurité pour tenter d'éviter les accidents ne sont pas prises lorsqu'on survole un site Seveso.

M. Touwaide signale par ailleurs que le directeur général du SIAMU de la Région de Bruxelles-Capitale, le commandant Francis Boileau, a répété à plusieurs reprises au médiateur, ainsi que dans les médias, que le corps des pompiers bruxellois ne pouvait pas faire face à un accident aérien dans les dix-neuf communes.

A l'époque où M. Touwaide était encore à l'UBCNA avec M. Vandenhautte, il se souvient que celui-ci a écrit au gouverneur M. Degroeve pour lui demander d'organiser un exercice « plan catastrophe » autour de la place Dumont à Woluwe St Pierre. Le gouverneur n'a jamais répondu à la demande de M. Jacques Vandenhautte.

Le seul plan catastrophe dont le médiateur dispose mentionne encore des numéros de téléphone tels le 900 alors qu'on en est aux 111, 112, Il y a un problème évident de coordination entre les régions. Il souligne qu'il faut élaborer un plan spécifique pour le Brabant flamand et la

delt. Alleen het Vlaamse Gewest bezorgt geen klachten. De overige overheidsbesturen, zowel de gemeenten als de andere besturen sturen hem de klachten door met inachtneming van het koninklijk besluit tot oprichting van de ombudsdienst.

In verband met de Sevesosite van Belgian Shell en de invloed hiervan op de vluchtroutes van het hoofdstedelijk gewest, geeft de heer Philippe Touwaide te kennen dat hij, vooraleer te worden benoemd tot ombudsman, een persbericht had opgesteld als vertegenwoordiger van de Belgische Vereniging tegen de geluidshinder veroorzaakt door vliegtuigen samen met burgemeester Jacques Vandenhautte. Men had dit bericht opgesteld omdat de deskundige van de rechtbanken, de heer Ransbotin, bij die vereniging navraag had gedaan naar het risico van opwarming van een gaswolk bij het overvliegen van de Sevesosite door een vliegtuig. In feite had de heer Ransbotin het over het verschijnsel dat natuurlijke gasvormige vloeistof verdampt bij het overvliegen van vliegtuigen doordat veiligheidskleppen van de gasterminal lossen. De heer Ransbotin die de branddeskundige is voor het parket sedert twintig jaar zegt dat dit wetenschappelijk bewezen is. Dit verslag is naar de minister van mobiliteit gezonden en heeft indruk op haar gemaakt. Daarom wou zij vermijden dat vliegtuigen boven de Sevesosite van Belgian Shell vliegen. Volgens de heer Ransbotin is er altijd een gevaar van opwarming van de gaswolk als de veiligheidskleppen van de terminal lossen en ontploffingsgevaar. Er diens evenwel te worden herinnerd dat er zich slechts een zwaar ongeval heeft voorgedaan met een Boeing 707 van Sabena die op 15 februari 1961 is neergestort in Berg en waarbij drieëntachtig mensen om het leven kwamen.

De ombudsman moet de burgers en de parlementsleden eraan herinneren dat bij het overvliegen van een Sevesosite niet alle veiligheidsmaatregelen worden genomen om ongevallen te vermijden.

De heer Touwaide geeft voorts te kennen dat de directeur-generaal van de BGDDBMH, commandant Francis Boileau, meermaals herhaald heeft aan de ombudsman en in de pers dat de Brusselse brandweer niet toegerust is voor de bestrijding van een vliegtuigramp in de negentien gemeenten.

Toen de heer Touwaide nog samen met de heer Vandenhautte bij de vereniging tegen geluidshinder zat heeft hij ooit de gouverneur, de heer Degroeve een brief geschreven om hem te vragen een oefening te organiseren van het rampenplan rond het Dumontplein in Sint-Pieters-Woluwe. De gouverneur heeft nooit geantwoord op die oproep.

In het enige rampenplan waarover de ombudsman beschikt wordt nog telefoonnummer 900 vermeld, terwijl die nummers nu 111, 112, enz. zijn. Er mangelt wat met de coördinatie tussen de gewesten. Er dient te worden benadrukt dat er een specifiek plan voor Vlaams Brabant en

Région de Bruxelles-Capitale et cela doit se faire en concertation entre les deux gouverneurs concernés.

M. Christos Doulkeridis constate qu'il serait intéressant d'approfondir la question de sécurité en matière de nuisances dues au survol de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Philippe Touwaide signale à ce propos qu'il y a quand même eu quelques incidents au-dessus de Bruxelles. Il a été récemment contacté par le bourgmestre de la ville de Bruxelles M. Freddy Thielemans parce que la Grand-Place était survolée par un avion qui avait un réacteur en feu. Cependant, jusqu'à présent il n'y a jamais eu de graves incidents – les quelques incidents sont statistiquement insignifiants – et Belgocontrol gère correctement le couloir aérien bruxellois.

M. Christos Doulkeridis entend bien l'affirmation du médiateur selon laquelle Belgocontrol est attentif au survol aérien de Bruxelles et également au respect de l'altitude à prendre par les avions lors de leur décollage. Cependant, la question du risque d'accidents est-elle intégrée par les responsables de Belgocontrol ?

Sur ce point, M. Philippe Touwaide répond clairement par la négative. Il rappelle que 85 % des accidents des avions ont lieu en phase de décollage ou d'atterrissage.

Face à une catastrophe type Amsterdam, la Région de Bruxelles-Capitale est entièrement impuissante.

M. Philippe Touwaide rappelle par ailleurs que les routes empruntées par les avions de jour posent également des problèmes de sécurité dans la mesure où il s'agit de gros porteurs qui ont une charge au décollage de 385 tonnes, qui passent au-dessus de la gare du Midi, de l'hôpital Erasme, chargés en kérosène.

Sans vouloir faire paniquer les parlementaires, M. Philippe Touwaide soulève le problème de la route de jour des gros porteurs qui vont vers Chièvres qui doivent survoler la zone de Beauvechain à plus de 6.000 pieds. Ils virent à gauche non pas à 1.700 pieds mais à 4.000 pieds et ces avions cargos atteignent l'altitude de 4.000 pieds dans une zone entre la gare du Midi et l'hôpital Erasme. Ce sont des avions cargos 747 avec une charge au décollage de 385 tonnes et chargés en kérosène.

M. Philippe Touwaide se doit en tant que connaisseur du dossier de signaler que remettre la route de Chièvres en permanence en fonctionnement, c'est jouer avec la sécurité au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Christos Doulkeridis constate que l'argument de la sécurité est peu évoqué sauf par les responsables de

voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet worden opgesteld. Hierover moet overleg worden gepleegd tussen de twee betrokken gouverneurs.

De heer Christos Doulkeridis stelt vast dat het interessant zou zijn de veiligheidskwestie in verband met de hinder door de vluchten boven Brussel nader te onderzoeken.

De heer Philippe Touwaide zegt in dit verband dat er toch incidenten geweest zijn boven Brussel. Hij is onlangs opgebeld door de heer Freddy Thielemans, de burgemeester van Brussel, omdat er boven de grote markt een vliegtuig vloog met een brandende reactor. Tot dusver zijn er evenwel geen ernstige incidenten geweest. De enkele incidenten zijn statistisch onbelangrijk. Belgocontrol beheert de Belgische luchtcorridor naar behoren.

De heer Christos Doulkeridis verneemt van de ombudsman dat Belgocontrol de vluchten boven Brussel nauwlettend in de gaten houdt en controleert of de vliegtuigen na het opstijgen op de voorgeschreven hoogte vliegen. Houdt Belgocontrol rekening met het gevaar voor ongevallen ?

Op dit vlak antwoordt de heer Philippe Touwaide duidelijk ontkennend. Hij herinnert eraan dat 85 % van de vliegtuigongevallen zich voordoen bij het opstijgen en het landen.

Mocht er zich een ongeval voordoen zoals in Amsterdam dan kan het Brussels Gewest niets doen.

De heer Philippe Touwaide herinnert er voorts aan dat de vliegroutes overdag eveneens veiligheidsproblemen doen rijzen omdat grote vliegtuigen die bij het opstijgen 385 ton wegen over het Zuidstation, het Erasmusziekenhuis vliegen met volle tanks kerosine.

Zonder paniek te willen zaaien onder de parlementsleden, wijst de heer Philippe Touwaide op het probleem van de routes van de grote vliegtuigen overdag die naar Chièvres vliegen en de zone van Beauvechain op meer dan 6.000 voet moeten overvliegen. Zij zwenken naar links op 4.000 voet en niet op 1.700 voet en die vrachtvliegtuigen halen een hoogte van 4.000 voet tussen het Zuidstation en het Erasmusziekenhuis. Het zijn 747-vliegtuigen met een gewicht van 385 ton en volle tanks kerosine bij het opstijgen.

De heer Touwaide meldt als kenner van het dossier dat als de route van Chièvres voortdurend wordt gebruikt, er met de veiligheid boven het Brussels gewest wordt gesold.

De heer Christos Doulkeridis stelt vast dat het argument van de veiligheid weinig wordt gehanteerd behalve door de

l'UBCNA alors que la sécurité devrait être une préoccupation majeure.

M. Philippe Touwaide n'irait quand même pas jusqu'à dire qu'il a prêché dans le vide avec M. Vandenhoute pendant plus de dix ans. Il est néanmoins vrai que pendant des années, les parlementaires ne se sont pas fort intéressés ni aux nuisances en matière de bruit, de pollution de l'air, ni aux problèmes de sécurité. La qualité des débats en commission de l'environnement du parlement bruxellois est le témoignage qu'il y a progrès sur ce point. Les parlementaires bruxellois montrent de l'intérêt pour la question et ont conscience des problèmes soulevés.

Pour le médiateur, il est objectif de signaler que l'aéroport est localisé trop près de Bruxelles, de Louvain et de Malines. Dans le Noordrand, il y a également des maisons. Il est temps d'affirmer qu'il faut délocaliser l'aéroport de Bruxelles-National.

M. Christos Doulkeridis signale que dans ce cas BIAC défendra les 20.000 emplois à Bruxelles-National. Il faut savoir que la majorité de ces emplois concernent des emplois de personnes du régime linguistique néerlandophone.

Selon M. De Backer, le site internet de BIAC signale que sur ces 20.000 emplois, 3.000 sont occupés par des personnes en provenance de la Région wallonne, 3.000 par des Bruxellois et le reste est occupé par des personnes de la Région flamande. M. De Backer précise que ces chiffres ont été obtenus grâce à une enquête menée par Tritel qui visait à trouver les meilleures solutions de déplacement en transport public pour les employés de l'aéroport.

Selon M. Philippe Touwaide, les emplois de nuit concernent pour 118 postes des personnes en provenance de la Région bruxelloise.

M. Philippe Touwaide relève que M. Alain Adriaens avait estimé qu'il fallait peu jouer sur les procédures pour ne pas diviser les régions et les riverains. Selon le député, il ne faut pas non plus persévérer avec les vols tôt le matin ou tard le soir avec des quotas élevés. M. Philippe Touwaide estime que M. Alain Adriaens a raison. Selon le médiateur, une mesure positive en ce qui concerne les nuisances provoquées par le transport aérien aura irrémédiablement des effets positifs à la fois sur les Régions flamande, bruxelloise et wallonne.

Pour avoir habité et travaillé pendant des années à Jodoigne, M. Philippe Touwaide peut informer les parlementaires que les avions hushkittés provoquent encore des nuisances sonores de nuit au-dessus de Jodoigne, c'est-à-dire à 50 km de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est dire qu'en prenant des mesures contre les avions hushkittés de

leiding van de vereniging tegen geluidshinder veroorzaakt door vliegtuigen terwijl de veiligheid de voornaamst zorg zou moeten zijn.

De heer Philippe Touwaide zou niet beweren dat hij samen met de heer Vandenhoute gedurende meer dan tien jaar in de woestijn gepredikt heeft. Het klopt dat de parlementsleden jarenlang geen aandacht hebben gehad voor de geluidshinder, de luchtverontreiniging, de veiligheidsproblemen. De kwaliteit van de debatten in de commissie voor het leefmilieu van het Brussels parlement toont aan dat er op dit punt vooruitgang geboekt is. De Brusselse parlementsleden hebben belangstelling voor de kwestie en zijn zich bewust van de opgeworpen problemen.

Volgens de ombudsman is het een feit dat de luchthaven te dicht bij Brussel, Leuven en Mechelen gelegen is. In de noordrand staan er ook huizen. Het is tijd dat gezegd wordt dat de luchthaven van Zaventem moet verhuizen.

De heer Christos Doulkeridis zegt dat BIAC in dit geval zal opkomen voor de 20.000 banen in Zaventem. Men moet weten dat het merendeels om Nederlandstalig personeel gaat.

Volgens de heer De Backer blijkt uit de internetsite van BIAC dat van die 20.000 banen er 3.000 worden bemand door Walen, 3.000 door Brusselaars en de rest door mensen uit het Vlaams Gewest. De heer De Backer preciseert dat die cijfers zijn verkregen na een enquête van Tritel die wou nagaan wat de beste oplossingen inzake openbaar vervoer zijn voor het personeel dat op de luchthaven werkt.

Volgens de heer Philippe Touwaide komen 118 personen die 's nachts werken uit het Brussels gewest.

De heer Philippe Touwaide merkt op dat de heer Alain Adriaens gemeend had dat men niet teveel mocht raken aan de procedures om de gewesten en de omwonenden niet te verdelen. Volgens de volksvertegenwoordiger mag men evenmin doorgaan met de vluchten 's morgens vroeg en 's avonds laat met hoge quota. De heer Philippe Touwaide meent dat de heer Alain Adriaens gelijk heeft. Volgens de ombudsman heeft een positieve maatregel in verband met de hinder veroorzaakt door het luchtverkeer zeker positieve gevolgen voor het Vlaamse, het Brusselse en het Waalse Gewest.

De heer Philippe Touwaide heeft jarenlang in Geldenaken gewoond en gewerkt en kan de parlementsleden dan ook verzekeren dat vliegtuigen die voorzien zijn van een hushkits 's nachts nog altijd geluidshinder veroorzaken boven Geldenaken, dus op 50 km verwijderd van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit bewijst dat men met

nuit à Bruxelles-National on influence la diminution des nuisances à 50 km à la ronde.

M. Philippe Touwaide tient à mentionner que tant le ministre de l'environnement bruxellois que la ministre fédérale de la mobilité ont montré leur volonté de prendre des mesures complémentaires pour les vols de jour, dans les plages de pointe entre 6 et 8 h du matin et 21 h et 23 h le soir. Il faudrait parvenir à un quota count de maximum 20 à 25 durant cette plage horaire. Et de signaler le cas du Boeing 747 qui décolle trois fois par semaine à 6 h 05 de Bruxelles National vers l'Afrique du Sud en survolant notamment Erasme avec un quota count de 83,5 et ce à l'aube.

Un autre avion hushkitté, DC 8-60, décolle à 22 h 48 avec un quota count de 48,9 en traversant toute la Région de Bruxelles-Capitale.

Non seulement on pourrait aller jusqu'à des quotas counts de 6,8 – 6,9 mais en plus rendre les compagnies plus responsables, entre autres l'opérateur de messagerie express qui a le monopole à Bruxelles National, en les obligeant d'acquérir des avions neufs et plus performants. La compagnie de messagerie express opérant à Bruxelles-National est une des seules entreprises de messagerie express à ne pas avoir acquis des avions neufs mais des avions de vingt ans d'âge. Ses concurrents n'ont plus ce type d'avion.

Une compagnie de messagerie express a acquis récemment vingt-cinq Boeings 757 d'une compagnie de passagers britanniques. Ces Boeings sont transformés en Israël et aux Etats-Unis où on ôte les rangées de sièges. On occulte les hublots et on nettoie un peu les moteurs. Même si ces Boeings 757 ont vingt ans d'âge et font beaucoup de bruit, ils respectent cependant les normes internationales de l'OACI (Organisation Aéronautique Civile Internationale). Tant qu'on ne mesure pas systématiquement à l'aide de sonomètres les niveaux de bruit aux endroits *ad hoc* avec un réel pouvoir de contrôle du médiateur, on ne parviendra pas à imposer des appareils plus sains aux compagnies aériennes. En passant, le médiateur signale que l'accord du 29 novembre 2002 avait promis des moyens supplémentaires au médiateur F, ainsi qu'un médiateur N. Il semblerait que le médiateur N soit prévu mais les moyens supplémentaires ne suivront pas. Tant que ces moyens ne seront pas octroyés, il n'y aura pas de transparence en ce qui concerne les nuisances sonores, environnementales ou de sécurité du trafic aérien dans les différentes régions quelles qu'elles soient.

A la question de M. Alain Adriaens qui se demandait comment bloquer la traversée de Bruxelles pour le 12 juin 2003, M. Philippe Touwaide se bornera à rappeler la procédure pour la piste 20 où un « notam » a pu suspendre la route et une autre décision a pu l'annuler. Il note toutefois qu'une simple suspension permet au prochain ministre de

maatregelen tegen vliegtuigen voorzien van een hushkits 's nachts in Zaventem de vermindering van de hinder 50 km verderop beïnvloedt.

De heer Philippe Touwaide wil nog zeggen dat zowel de Brusselse minister voor leefmilieu als de federale minister van mobiliteit bijkomende maatregelen hebben willen nemen voor de dagvluchten, in de piekuren tussen 6 en 8 uur 's morgens en 21 en 23 uur 's avonds. Men zou moeten komen tot quota count van maximum 20 tot 25 gedurende die uren. Hij verwijst voorts naar het geval van een Boeing 747 die driemaal per week om 6.05 uur opstijgt op Zaventem richting Zuid-Afrika en onder meer boven het Erasmusziekenhuis vliegt met een quota count van 83,5 's morgens.

Een ander vliegtuig met een hushkit, een DC 8-60 stijgt op om 22.48 uur met een quota count van 48,9 en vliegt over het hele gewest.

Men zou niet alleen kunnen gaan tot quota count van 6,8 – 6,9 maar bovendien de maatschappijen meer verantwoordelijk maken, onder meer het koerierbedrijf dat het monopolie heeft op Zaventem, en het verplichten om nieuwe en stillere vliegtuigen te kopen. Het koerierbedrijf dat opereert vanop Brussel-Nationaal is een van de enige koerierbedrijven die geen nieuwe vliegtuigen heeft gekocht maar vliegtuigen van twintig jaar oud. De concurrenten bezitten geen dergelijke vliegtuigen meer.

Een koerierbedrijf heeft onlangs vijftientig Boeings 757 aangekocht bij een Britse luchtvaartmaatschappij. Die vliegtuigen zijn in Israël en in de Verenigde Staten verbouwd en de zetels zijn weggenomen. De raampjes zijn bedekt en de motoren worden wat schoongemaakt. Die vliegtuigen zijn weliswaar twintig jaar oud en maken veel lawaai maar voldoen aan de internationale normen van de OIBL. Zolang men het geluidsniveau niet systematisch op bepaalde plaatsen met sonometers meet en de ombudsman geen heuse controlebevoegdheid heeft, zal men er niet in slagen om de luchtvaartmaatschappijen te verplichten om stillere vliegtuigen in te schakelen. De ombudsman meldt terloops dat in het akkoord van 29 november 2002 bijkomende middelen waren toegezegd aan de ombudsman F en dat er een ombudsman N beloofd was. Naar verluidt komt er een ombudsman N maar komen er geen extra middelen. Zolang die er niet zijn zal er geen doorzichtigheid zijn op het vlak van de geluidshinder, de milieuhinder of de veiligheid van het vliegverkeer in de verschillende gewesten.

Op de vraag van de heer Alain Adriaens hoe de doortocht van Brussel kan worden geblokkeerd tegen 12 juni 2003 herhaalt de heer Philippe Touwaide wat de procedure is voor baan 20. Een nota heeft de route geschorst en een andere beslissing heeft die ongedaan gemaakt. Hij wijst erop dat een schorsing het de volgende minister van mobi-

la mobilité de reprendre la route telle quelle, ce qu'une annulation ne permet pas de manière aussi automatique.

Il rappelle que depuis 1974 les vols de nuit et de week-end passaient au-dessus de Bruxelles du vendredi 18 h jusqu'au lundi matin 8 h et cela sans aucune procédure respectueuse des assemblées législatives ou de la démocratie. Une simple lettre du ministre Chabert avait suffi en ce sens. Le ministre Didier Gosuin n'était même pas apparu devant le Conseil des ministres pour le mentionner. Il y a une différence fondamentale avec la procédure suivie par la ministre fédérale de la mobilité qui écoute les différents parlements et les riverains avant de tenter de trouver les meilleures trajectoires en concertation avec les régions concernées.

A la question de Mme Marion Lemesre, M. Philippe Touwaide confirme que Mme Isabelle Durant n'a pas 100 % de tutelle sur Belgocontrol et BIAC dans la mesure où il y a une partie de la tutelle qui relève du ministre fédéral Rik Daems. Mme Isabelle Durant est uniquement compétente pour la publication des trajectoires et la détermination des trajectoires aériennes. Pour ne citer qu'un contre exemple, la nomination du futur président de la BIAC en la personne de M. Luc Vandebossche était du ressort de M. Rik Daems.

Un député demandait au médiateur s'il était utile. M. Philippe Touwaide le pense. Il reconnaît que la ministre fédérale de la mobilité écoute ses prises de position, les prend en compte. M. Philippe Touwaide a également d'excellents contacts à la fois avec Belgocontrol et BIAC, qui n'est pas toujours bien informé par ailleurs et qui n'a pas encore entièrement compris le rôle du médiateur. Il signale qu'il est présent à la PROBRU, groupe de travail mis sur pied pour étudier les trajectoires au-dessus de Bruxelles.

Si le médiateur comptabilise le nombre de personnes qui s'adressent directement à lui, il peut mesurer son utilité. Selon lui, il ne faut surtout pas supprimer ce service de médiation qui accomplit une mission de service public. Le professeur néerlandais Kamphuis d'AAC s'est basé également sur les informations fournies par le service de médiation pour mener son expertise. Et de signaler enfin qu'il siège également à la Commission d'évaluation des nuisances aériennes qui a été constituée entre l'Etat fédéral et les Régions concernées par l'accord du 29 novembre 2002.

Mme Isabelle Durant a commandité au professeur Kamphuis à la fois une optimisation des routes de nuit et de jour. Les recommandations du professeur Kamphuis pour l'optimisation des routes de nuit recommandaient la concentration des vols.

Personnellement, le médiateur est partisan de décoller de la piste 07, ne serait-ce que pour une raison sécuritaire. Il s'agit de la seule piste qui dans ses deux bouts contient

l'élément qui permet de reprendre la route telle quelle, ce qu'une annulation ne permet pas de manière aussi automatique.

Hij herinnert eraan dat de nacht- en weekendvluchten sedert 1974 boven Brussel verliepen van vrijdag 18 uur tot maandag 8 uur zonder enige procedure die rekening hield met de beslissingen van de wetgevende assemblees en met de democratie. Een brief van Minister Chabert was voldoende. De minister heeft hiervan niet eens melding gemaakt aan de ministerraad. Er is een wezenlijk verschil met de procedure die de federale minister van mobiliteit heeft gevolgd. Zij luistert eerst naar de verschillende parlementen en naar de omwonenden alvorens te trachten de beste routes te bepalen in overleg met de betrokken gewesten.

Op de vraag van Mevr. Marion Lemesre antwoordt de heer Philippe Touwaide dat Mevr. Isabelle Durant het toezicht over Belgocontrol en BIAC niet volledig in handen heeft in zoverre ook minister Rik Daems ten dele bevoegd is. Mevrouw Isabelle Durant is alleen bevoegd voor de bekendmaking van de routes en het bepalen van de vliegroutes. De benoeming van de toekomstige voorzitter van BIAC, de heer Luc Vandebossche viel bijvoorbeeld onder de bevoegdheid van Rik Daems.

Een volksvertegenwoordiger vroeg de ombudsman of hij nuttig is. De heer Philippe Touwaide meent van wel. Hij geeft toe dat de federale minister van mobiliteit naar zijn mening vraagt en er rekening mee houdt. De heer Philippe Touwaide heeft eveneens uitstekende contacten met Belgocontrol en BIAC die overigens niet altijd goed geïnformeerd is en de rol van de ombudsman nog steeds niet helemaal begrepen heeft. Hij bericht dat hij zitting heeft in PROBRU, een werkgroep die is opgericht om de routes boven Brussel te bestuderen.

De ombudsman gaat ervan uit dat hij nuttig is te oordelen naar het aantal personen die rechtstreeks bij hem aankloppen. Volgens hem moet die ombudsdienst die een opdracht van openbare dienst is niet worden opgedoekt. De Nederlandse professor Kamphuis van AAC heeft zich eveneens gebaseerd op de informatie die de ombudsdienst heeft verstrekt om zijn deskundigenonderzoek te verrichten. Tot slot zegt hij nog dat hij eveneens zitting heeft in de commissie voor de evaluatie van de hinder veroorzaakt door vliegtuigen die door het akkoord van 29 november 2002 tussen de betrokken gewesten en de federale Staat is opgericht.

Mevr. Isabelle Durant heeft Prof. Kamphuis opdracht gegeven uit te vinden wat de beste routes voor dag- en nachtvluchten zijn. Prof. Kamphuis heeft voor de nachtvluchten een concentratie van de vluchten aanbevolen.

Persoonlijk is de ombudsman voorstander van startbaan 07 al was het om veiligheidsredenen. Dit is de enige baan zonder bewoning aan de uiteinden en met min-

des portions non habitées et permet de survoler les zones les moins peuplées. De plus il s'agit de la piste la plus longue qui se situe dans la proximité immédiate de Brucargo.

Un seul problème se pose, c'est que de nuit il fallait scinder la nuit en une période de décollage et une période d'atterrissage avec une période non opératoire parce que décoller de la piste 07, c'est décoller à partir de l'est alors que les vents dominants sont de l'ouest.

Cette piste est utilisable à 90 %. Pour des raisons politiques, il a été néanmoins décidé à un certain moment de ne pas utiliser la piste 07. Cependant, si les parlementaires le souhaitent, M. Touwaide fera parvenir la proposition de M. Vandenhoute.

A la question de savoir si on pouvait imposer aux compagnies de messagerie express d'autres critères que les critères économiques dont elles ont établi les règles de jeu elles-mêmes, le médiateur signale que dans l'accord du 24 janvier 2003, le Premier ministre s'est vu confier la mission d'examiner avec les responsables de la compagnie de messagerie express la possibilité de ne pas voler le vendredi, samedi et dimanche. Le médiateur suppose que le Premier ministre est en pourparlers avec la compagnie de messagerie express pour voir comment répartir les vols qui s'effectuaient sur cette période.

Pour être souvent présent de nuit sur le terrain, le médiateur peut certifier qu'il y a beaucoup moins de vols de nuit ces trois jours-là depuis l'accord du 24 janvier 2003.

M. Joseph Parmentier a posé une question relative à l'accord du 16 juillet 2002 et aux études menées par l'expert indépendant de *Airport and Aviation Consultancy* (AAC). Quid de la concentration en deux phases, l'accord entre Régions et la position des différents partis ?

M. Philippe Touwaide informe que le 16 juillet 2002 il y avait eu accord pour appliquer la concentration en deux phases, accord entre régions pour appliquer le troisième accord qui datait du 22 février 2002. Personne n'a réagi à cet accord jusqu'au 31 octobre. Alors que la ministre Durant s'était concertée avec toutes les parties concernées au niveau des régions, aucune réaction n'avait vu le jour. Par contre, lorsque les routes ont été mises en application à partir du 31 octobre, cela a suscité un tollé généralisé dans le Noordrand.

Selon le médiateur, la seule erreur que le gouvernement ait commise est celle de ne pas avoir attendu le retrait définitif des Boeing 727 « hushkittés » avant de passer à la procédure de concentration. Il est d'avis que ces avions ont mis le feu aux poudres.

der bevolkte gebieden op de route. Bovendien gaat het om de langste baan die in de onmiddellijke nabijheid van Brucargo ligt.

Er is maar een probleem, te weten dat de nacht moet worden opgesplitst in een periode voor opstijgen en een periode voor landen en een periode dat de baan niet wordt gebruikt omdat men vanaf baan 07 opstijgt vanaf het oosten en de overheersende winden uit het westen komen.

Die baan kan voor 90 % worden gebruikt. Om politieke redenen is op zeker ogenblik beslist om baan 07 niet te gebruiken. Mochten de parlementsleden het willen dan zal de heer Touwaide het voorstel van de heer Vandenhoute bezorgen.

Op de vraag of men aan het koerierbedrijf andere criteria kan opleggen dan economische criteria waarvan zij zelf de spelregels hebben opgesteld, antwoordt de ombudsman dat de Eerste Minister luidens het akkoord van 24 januari 2003 opdracht heeft gekregen om samen met de top van het koerierbedrijf na te gaan of het mogelijk is om niet te vliegen op vrijdag, zaterdag of zondag. De ombudsman veronderstelt dat de Eerste Minister met het koerierbedrijf onderhandelt over de verdeling van de vluchten op die dagen.

De ombudsman is vaak genoeg te velde geweest bij nacht om te kunnen bevestigen dat er sedert het akkoord van 24 januari 2003 veel minder nachtvluchten zijn gedurende die drie dagen.

De heer Joseph Parmentier heeft een vraag gesteld over het akkoord van 16 juli 2002 en over de studies van de onafhankelijke deskundige van *Airport and Aviation Consultancy* (AAC). Hoe zit het met de concentratie in twee fasen, het akkoord tussen gewesten en het standpunt van de verschillende partijen ?

De heer Philippe Touwaide zegt dat er op 16 juli 2002 een akkoord was gesloten om de concentratie in twee fasen uit te voeren, te weten een akkoord tussen de gewesten om het derde akkoord dat dateerde van 22 februari 2002 uit te voeren. Voor 31 oktober heeft niemand gereageerd op dit akkoord. Minister Durant heeft overleg gepleegd met alle betrokken partijen op het niveau van de gewesten maar er kwam geen reactie. Toen de routes vanaf 31 oktober werden toegepast heeft dit algemeen protest uitgelokt in de Noordrand.

Volgens de ombudsman is de enige fout die de regering heeft gemaakt dat zij niet gewacht heeft op de definitieve afvoering van de Boeing 727-vliegtuigen met een hushkit alvorens de concentratie in te voeren. Hij is de mening toegedaan dat die vliegtuigen het vuur aan de lont gestoken hebben.

M. Touwaide qui a mesuré à l'aide de sonomètres les niveaux de bruit sur le terrain signale qu'on entend un Boeing 747 ou 757 durant une période de 20 à 30 secondes, tandis qu'un Boeing 727 « hushkitté », on l'entend 15 secondes avant son passage et 75 secondes après son passage. Des relevés effectués dans un champ à Meise en juin 2002, il peut témoigner qu'il entendait encore le bruit des avions « hushkittés » dans ce champ.

Quant à la position des partis, M. Philippe Touwaide tient à rappeler que beaucoup de partis ont mis l'interdiction des vols de nuit dans leur programme politique. Cela a été le cas déjà pour le PS et Ecolo il y a plusieurs années. Ce point a été mis dans le programme du MR avec une limitation à 250.000 mouvements/an à Bruxelles-National. Le médiateur francophone de Bruxelles-National est convaincu que ce sera un sujet à l'ordre du jour de la campagne électorale 2004.

II. Auditions de Mme le Gouverneur de l'Arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale, de M. Jan Kamphuis, expert d'Airport and Aviation Consultancy (AAC) et de M. Robert Delathouwer

1. Echange de vues avec Mme le Gouverneur Véronique Paulus de Châtelet

Mme le Gouverneur ne fera pas d'exposé préalable mais répond aux questions des parlementaires en matière de plan d'urgence et d'intervention.

M. François Roelants du Vivier aurait souhaité savoir s'il existe un réel plan catastrophe en Région bruxelloise qui permet de faire face à un éventuel crash d'avion tel que le Boeing 747 d'El Al qui s'était écrasé à Schiphol (Amsterdam). Il ose espérer que les autorités régionales en ont tiré les leçons. Mme le Gouverneur peut-elle exposer les mesures qui sont prises pour gérer un accident de cette ampleur ?

Mme le Gouverneur confirme qu'il existe un Plan d'urgence et d'intervention (PUI).

Un arrêté du ministre de l'Intérieur du 26 mai 2003 a rendu ce Plan d'urgence et d'intervention obligatoire; Mme le Gouverneur s'en était néanmoins préoccupée auparavant. Elle souligne qu'à Amsterdam il existait un plan d'urgence. Cependant, au plein milieu de la catastrophe, ce plan n'a pas été utilisé.

Quant au plan spécifique consacré à un crash aérien, celui-ci vaut pour Zaventem et relève des compétences du Gouverneur du Brabant flamand, M. Lode De Wit.

De heer Touwaide die het geluidsniveau met sonometers gemeten heeft te velde zegt dat men een Boeing 747 of 757 gedurende 20 tot 30 seconden hoort terwijl men een Boeing met een hushkit 15 seconden voor de doortocht en 75 na de doortocht hoort. Er zijn opmetingen gedaan in een veld in Meise in juni 2002 en hij kan verzekeren dat men het lawaai van de vliegtuigen met een hushkit nog altijd hoorde in dit veld.

In verband met het standpunt van de partijen wil de heer Philippe Touwaide eraan herinneren dat vele partijen het verbod op nachtvluchten in hun partijprogramma hebben opgenomen. De PS en Ecolo hebben dat een aantal jaren geleden reeds gedaan. Dit punt stond in het programma van de MR met een beperking tot 250.000 bewegingen per jaar in Brussel-Nationaal. De Franstalige ombudsman van Brussel-Nationaal is ervan overtuigd dat dit een onderwerp wordt voor de verkiezingscampagne van 2004.

II. Hoorzittingen met Mevrouw de Gouverneur van het Administratief Arrondissement van Brussel-Hoofdstad, de heer Jan Kamphuis, deskundige van Airport and Aviation Consultancy (AAC) en de heer Robert Delathouwer

1. Gedachtewisseling met mevrouw de Gouverneur Véronique Paulus de Châtelet

Mevrouw de Gouverneur zal geen voorafgaande uiteenzetting houden maar antwoordt op de vragen van de parlementsleden over het rampenplan.

De heer François Roelants du Vivier zou willen weten of er een echt rampenplan voor het Hoofdstedelijk Gewest bestaat in geval van een crash zoals met Boeing 747 van El Al in Schiphol (Amsterdam). Hij hoopt dat de gewestelijke overheid daar de nodige lessen uitgetrokken heeft. Kan mevrouw de Gouverneur uitleggen welke maatregelen genomen worden in geval van een ramp met dergelijke omvang ?

Mevrouw de Gouverneur bevestigt dat er een rampenplan bestaat.

Dit rampenplan is verplicht gemaakt bij wege van een besluit van het ministerie van Binnenlandse Zaken van 26 mei 2003. Mevrouw de Gouverneur heeft daar niet op gewacht. Zij onderstreept dat er in Amsterdam een rampenplan bestond. Maar op het ogenblik van de ramp is dat plan niet gebruikt.

Het specifieke plan in geval van een vliegtuigcrash geldt voor Zaventem en behoort tot de bevoegdheden van de Gouverneur van Vlaams-Brabant, de heer Lode De Wit.

Le Plan d'urgence et d'intervention doit se concevoir comme un principe global; c'est-à-dire que ce Plan d'urgence et d'intervention global (PUI) répond à toutes les catastrophes de quelque nature qu'elles soient sur l'arrondissement de Bruxelles-Capitale. Il existe des fiches réflexes pour ce PUI global et les PUI communaux doivent s'emboîter dans le PUI de l'entière de l'arrondissement comme des poupées russes.

La phase d'urgence et d'intervention est la phase 3 et 4; c'est le stade où elle est coordonnée par le Gouverneur. Les phases 1 et 2 concernent des niveaux inférieurs de décision; la phase 1, il n'y a pas d'intervention des pouvoirs publics et la phase 2, ce sont les bourgmestres qui sont les chefs d'orchestre.

Mme le Gouverneur a entamé des discussions avec les dix-neuf bourgmestres qui ont, quant à eux, également une responsabilité civile et pénale en cas de catastrophe en phase 2. C'est un travail de longue haleine car, en général, les édiles communaux ont trop tendance à penser que la gestion de telle crise relève de la police locale ou fédérale.

Mme le Gouverneur tient à souligner que ce qui manque dans son arrondissement, c'est un centre de crise qui soit correctement équipé. Il y a le SIAMU avenue de l'Héliport. Cependant, après avoir pu visiter les centres de crise d'Anvers et de Gand et analysé leur mode de fonctionnement, on se rend compte qu'il faut réellement un autre type de centre de crise. Mme le Gouverneur a fait réaliser les études nécessaires et elles vont être très prochainement présentées au secrétaire d'Etat compétent, M. Robert Delathouwer.

M. Michel Van Roye souhaiterait connaître les liens de coordination entre le Gouverneur et le gouvernement bruxellois.

Mme le Gouverneur explique que sa compétence est la coordination de la sécurité civile (« *safety* »).

C'est la raison pour laquelle elle élabore un plan d'urgence et d'intervention dont l'objectif fondamental, est de limiter l'improvisation en cas de catastrophe. Le travail préparatoire de ce plan est fondamental.

Pour coordonner tous les intervenants lors d'une catastrophe, le Gouverneur a besoin de différentes disciplines :

- le SIAMU, qui dirige les opérations – la direction opérationnelle de toute catastrophe est aux mains du SIAMU tandis que la coordination est aux mains des autorités administratives que ce soit le ministre de l'Intérieur, le gouverneur ou les bourgmestres –;
- les médecins – le directeur des services médicaux (DSM) et la Croix-Rouge;
- les polices locales et fédérale;

Het rampenplan moet als een algemeen principe beschouwd worden, d.w.z. dat het rampenplan van toepassing is ongeacht de ramp op het grondgebied van het arrondissement Brussel-Hoofdstad. Er bestaan steekkaarten voor dit algemene rampenplan en de gemeentelijke rampenplannen moeten passen in het rampenplan voor het ganse arrondissement volgens het systeem van de Russische poppen.

Dit rampenplan bestaat uit een fase 3 en 4. Dat zijn de stadia die door de Gouverneur gecoördineerd worden. De fasen 1 en 2 hebben betrekking op lagere beslissingsniveaus; in fase 1 is de overheid niet betrokken en in fase 2 nemen de burgemeesters de beslissingen.

Mevrouw de Gouverneur is besprekingen begonnen met de 19 burgemeesters die eveneens burgerrechtelijk aansprakelijk en strafrechtelijk verantwoordelijk zijn in geval van een ramp in fase 2. Dat is een werk van lange adem omdat de gemeentelijke gezagsdragers in het algemeen er te snel van overtuigd zijn dat de crisis door de lokale of federale politie beheerd moet worden.

Mevrouw de Gouverneur onderstreept dat in haar arrondissement een crisiscentrum met goede uitrustingen ontbreekt. Er is de brandweerkazerne aan de Helihavenlaan. Wanneer men echter een bezoek brengt aan de crisiscentra van Antwerpen en Gent en men hun werking van nabij gezien heeft, is men er zich wel van bewust dat er nood is aan een ander soort crisiscentrum. Mevrouw de Gouverneur heeft de noodzakelijke studies laten uitvoeren die binnenkort aan de bevoegde staatssecretaris, de heer Robert Delathouwer, voorgelegd zullen worden.

De heer Michel Van Roye vraagt ook hoe de coördinatie tussen de Gouverneur en de Brusselse regering.

Mevrouw de Gouverneur legt uit dat zij bevoegd is voor de coördinatie van de veiligheid van de burgers (« *safety* »).

Dat is de reden waarom zij een rampenplan opstelt met als fundamentele doelstelling de improvisatie in geval van een ramp zo veel mogelijk te beperken. Het voorbereidende werk voor dit plan is van essentieel belang.

Om alle betrokken partijen in geval van een ramp te coördineren, moet de Gouverneur een beroep doen op :

- de brandweerdienst die de operaties leidt – de operationele leiding in geval van een ramp is in handen van de brandweer terwijl de coördinatie in handen blijft van de administratieve overheid zoals de minister van Binnenlandse Zaken, de Gouverneur of de burgemeesters –;
- de artsen – de directeur van de medische diensten en het Rode Kruis;
- de lokale en de federale politie;

- logistique : le conseiller militaire, M. De Bob, par ailleurs chef de l'armée au niveau de l'arrondissement de Bruxelles, des représentants de l'IBGE, de la protection civile et de la STIB;
- l'information à la population qui dépend des autorités administratives concernées.

Si la catastrophe a lieu en phase 2, il revient aux bourgmestres de mettre en place un système d'information à la population avec l'accueil des victimes en réquisitionnant un établissement scolaire, ...

Mme le Gouverneur signale que chaque discipline a son chef d'opération.

M. Michel Van Roye souhaite savoir qui coordonne les opérations lorsqu'une catastrophe se produit à cheval sur deux communes.

Mme le Gouverneur spécifie qu'il est clair que là, c'est le gouverneur qui coordonne. Le directeur opérationnel sur le terrain, le SIAMU contacte le gouverneur qui s'entoure d'officiers de liaison pour coordonner l'état de crise et qui gère par exemple les demandes de démolition d'un bâtiment pour pouvoir secourir des victimes, etc. Ces officiers de liaison proviennent des cinq disciplines mentionnées au préalable. Il y a également intervention des bourgmestres si c'est en phase 3.

Mme le Gouverneur informe les commissaires que l'attentat des Twin Towers a donné lieu à un rapport de Mc Kinsey qui met en exergue que la grosse difficulté est la communication.

Le gouverneur dispose en cas de catastrophe d'un lieu qui lui sert de salle de réunion pour se réunir avec les officiers de liaison des cinq disciplines.

Le gouverneur organise des exercices pour réagir en cas de catastrophe, que ce soit dans le tunnel Léopold II, que ce soit à Demey pour l'Euro 2000, que ce soit en chambre pour un site Seveso, problème plus aigu. C'est bien pour améliorer la communication qu'il faut rapidement arriver à l'unification du système Astrid, tant pour les policiers que pour le SIAMU.

Mme le Gouverneur signale que pour achever correctement tout ce qui doit être prévu pour le Plan d'urgence et d'intervention, elle en a encore pour cinq ans.

Mme Béatrice Fraiteur entend de la part de Mme le Gouverneur que le Plan d'urgence et d'intervention est à finaliser mais qu'il est en bonne route et que les PUI des dix-neuf communes doivent être peaufinés pour être harmonisés avec celui de l'arrondissement et s'y intégrer parfaitement. Elle souhaite savoir quand le PUI sera tout à fait opérationnel. Elle se souvient que M. Francis Boileau a communiqué à la presse qu'il n'existait pas de PUI utilisable en cas de catastrophe aérienne.

- logistiek : de militaire adviseur, de heer De Bob, die overigens de militaire leiding in handen heeft voor het arrondissement Brussel, vertegenwoordigers van het BIM, de burgerbescherming en de MIVB;

- de informatie naar de bevolking toe die afhangt van de betrokken administratieve overheden.

Indien de ramp in fase 2 gebeurt moeten de burgemeesters zorgen voor informatie voor de bevolking, de slachtoffers opvangen in scholen, ...

Mevrouw de Gouverneur wijst erop dat voor iedere taak iemand de leiding heeft.

De heer Michel Van Roye vraagt wie de operaties coördineert wanneer er zich een ramp voordoet op de grens van twee gemeenten.

Mevrouw de Gouverneur wijst erop dat in dat geval de gouverneur voor de coördinatie instaat. De brandweer heeft de operationele leiding op het terrein en contacteert de gouverneur die zich laat omringen door verbindingsofficieren om de crisissituatie te coördineren en om bijvoorbeeld te beslissen over aanvragen om een gebouw af te breken om slachtoffers te hulp te komen enz. Deze verbindingsofficieren komen uit de vijf categorieën die hierboven vermeld zijn. De burgemeesters treden ook op in fase 3.

Mevrouw de Gouverneur zegt aan de commissieleden dat de aanslag op de Twin Towers tot een rapport van Mc Kinsey geleid heeft waarin het grote probleem van de communicatie onderstreept wordt.

De gouverneur beschikt in geval van een ramp over een vergaderzaal om bijeen te komen met de verbindingsofficieren van de vijf categorieën.

De gouverneur organiseert rampoefeningen, in de Leopold II-tunnel, aan de Demey voor Europa 2000 of binnenskamers voor een Seveso-site, wat een nijpender probleem is. Om de communicatie te verbeteren moet men zo snel mogelijk het Astridsysteem uniform maken, zowel voor de politie als voor de brandweer.

Mevrouw de Gouverneur wijst erop dat zij nog vijf jaar nodig heeft om het rampenplan correct voor te bereiden.

Mevrouw Béatrice Fraiteur verneemt van mevrouw de Gouverneur dat het rampenplan nog op punt gesteld moet worden, maar dat men op de goede weg is. Zij verneemt ook dat de rampenplannen van de 19 gemeenten nog afgestemd moeten worden op dat van het arrondissement om er perfect in te passen. Zij vraagt wanneer het rampenplan helemaal af zal zijn. Zij herinnert zich dat de heer Francis Boileau aan de pers meegedeeld heeft dat er geen bruikbaar rampenplan voor een luchtvaartramp bestond.

Si le PUI de Mme le Gouverneur est structuré, Mme Béatrice Fraiteur souhaite que les parlementaires puissent en disposer.

Quant au centre de crise dont Mme le Gouverneur demande la mise en place rapide, la députée se demande de qui dépend la mise en place de ce centre de crise.

Enfin, Mme Béatrice Fraiteur souhaiterait recueillir l'avis du gouverneur quant au survol de la Région de Bruxelles-Capitale la nuit.

Mme le Gouverneur signale que le centre de crise doit être financé par le ministre de l'Intérieur.

Jusqu'à présent, elle dispose des crédits suivants en matière de sécurité civile :

- 200.000 anciens BEF pour le fonds Seveso;
- 21.000 anciens BEF pour les crédits nucléaires.

En outre, quand elle a pris ses fonctions, personne ne s'occupait de sécurité civile. Actuellement, elle a pu organiser une cellule dirigée par son collaborateur et qui est une personne très compétente. Cette personne est aujourd'hui l'officier de liaison du gouverneur et par ailleurs, pompier à Zaventem.

Mme le Gouverneur a élaboré un plan Mash qui concerne uniquement les hôpitaux. En cas de catastrophe, il ne faut pas que tous les hôpitaux libèrent un étage entier mais qu'on sache clairement vers quel hôpital sont acheminés tel type de blessés et la façon dont l'organisation de l'hôpital est restructurée dans l'urgence. Il faut en effet pouvoir accueillir tous les traumatisés dans les hôpitaux de la Région.

Mme Béatrice Fraiteur croit constater que Mme le Gouverneur ne dispose pas des moyens suffisants pour organiser son Plan d'urgence et d'intervention.

Mme le Gouverneur ne peut que confirmer que ses moyens sont clairement insuffisants.

Mme le Gouverneur informe les commissaires que la Région de Bruxelles-Capitale est passée d'une entreprise Seveso à neuf, dont deux de seuil 1. Il s'agit de Belgian Shell et de l'entreprise Roland, aujourd'hui Univar Benelux (à Anderlecht).

Ces entreprises doivent avoir un Plan d'urgence et d'intervention interne; le rôle du gouverneur, dans ce cas-là, est d'encourager les responsables des entreprises à élaborer un Plan d'urgence et d'intervention correct.

Als het rampenplan van de Gouverneur op punt staat, zou mevrouw Béatrice Fraiteur willen dat de parlementsleden daarover zouden kunnen beschikken.

Wat het crisiscentrum betreft dat de Gouverneur zo snel mogelijk opgericht wil zien, vraagt de volksvertegenwoordiger zich af van wie de oprichting de oprichting van dit crisiscentrum afhangt.

Mevrouw Béatrice Fraiteur zou tenslotte de mening van de Gouverneur willen over de nachtvluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Mevrouw de Gouverneur wijst erop dat het crisiscentrum gefinancierd moet worden door de minister van Binnenlandse Zaken.

Tot nu toe beschikt zij over de volgende kredieten voor de burgerbescherming :

- 200.000 BEF voor het Seveso-fonds;
- 21.000 BEF voor de nucleaire kredieten.

Bovendien hield niemand zich bezig met burgerbescherming, toen zij in functie getreden is. Zij heeft nu een cel kunnen oprichten die geleid wordt door haar medewerker die zeer veel kennis terzake heeft. Deze persoon is vandaag de verbindingsofficier van de gouverneur en ook brandweerman in Zaventem.

Mevrouw de Gouverneur heeft een Mash-plan opgesteld dat enkel geldt voor de ziekenhuizen. In geval van een ramp is het niet nodig dat alle ziekenhuizen een volledige verdieping vrijmaken maar men moet wel weten naar welk ziekenhuis welk soort gekwetsten afgevoerd moeten worden en hoe de ziekenhuizen in deze dringende situatie anders georganiseerd moeten worden. Alle slachtoffers moeten immers in de ziekenhuizen van het Gewest opgevangen kunnen worden.

Mevrouw Béatrice Fraiteur stelt vast dat de gouverneur over onvoldoende middelen beschikt om haar rampenplan op te stellen.

De Gouverneur kan alleen maar bevestigen dat haar middelen onvoldoende zijn.

De Gouverneur zegt aan de commissieleden dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het aantal Seveso-bedrijven van één tot negen gestegen is. Twee daarvan behoren tot de grens 1. Het gaat om huizen Shell en Roland, dat vandaag Univar Benelux geworden is (in Anderlecht).

Deze bedrijven moeten een intern rampenplan hebben. De rol van de Gouverneur bestaat er in dat geval in de leiding van de bedrijven aan te moedigen om een correct rampenplan op te stellen.

Quant au problème du survol de la Région de Bruxelles-Capitale, Mme le Gouverneur est convaincue que la décision du gouvernement fédéral relève d'une balance faite entre les éléments de sécurité, de tranquillité, d'économie et d'emplois. Elle ne peut que constater que ceux qui nous gouvernent ont pris leurs responsabilités. Personnellement, elle pense que les Bruxellois doivent être solidaires et ne pas rejeter toutes les nuisances sur les autres.

Mme Béatrice Fraiteur rappelle que M. Francis Boileau avait dit aux médias qu'il n'y avait pas de Plan d'urgence et d'intervention spécifique à une catastrophe aérienne.

Mme le Gouverneur ne peut que souligner que cela est tout à fait normal. Il y a un Plan catastrophe aérienne à Zaventem (sur une superficie d'un kilomètre de long et cinq cents mètres de large); au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale ce n'est pas nécessaire. Selon le gouverneur, les personnes qui interviennent que ce soient les policiers ou autres dirigeants des pompiers, notamment M. De Sneyder, présent en commission, se connaissent tous entre eux et savent très bien diriger les opérations de catastrophe. Ils savent comment délimiter les périmètres de sécurité, le périmètre judiciaire et le périmètre de dissuasion. Un noria est établi, c'est-à-dire les entrées et sorties des ambulances, des pompiers et des policiers sont pré-déterminées.

Mme le Gouverneur signale qu'elle organise régulièrement des réunions d'information en collaboration avec le SIAMU. La dernière a eu lieu le 28 mars dernier. Y étaient informés, non seulement les représentants des pompiers, des policiers, des hôpitaux mais également les comités de quartier si tel était leur souhait sur les risques nucléaires, bactériologiques et chimiques.

Mme Béatrice Fraiteur a néanmoins souvenir que M. Touwaide signalait que le PUI ne comprenait pas les numéros de téléphone à jour des services d'urgence. Elle peut dès lors se demander comment l'organisation est structurée en cas de crash d'avion.

Mme le Gouverneur ne peut que répéter qu'elle gère tout type de catastrophe.

M. Joseph Parmentier a enregistré qu'en Région bruxelloise le service Incendie ne pourrait faire face de manière optimale à un crash d'avion car seulement soixante hommes peuvent être affectés à la gestion du plan catastrophe.

Mme le Gouverneur a souligné que ce qui manque cruellement en Région de Bruxelles-Capitale, c'est le centre de crise. Le député souhaite que Mme le gouverneur schématise ce qu'elle entend réellement par centre de crise et de quels moyens budgétaires elle devrait disposer ?

Si Mme le Gouverneur a le soutien du ministre sur ce point, est-ce que ce dernier peut également donner son avis ?

Wat betreft de vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is de Gouverneur ervan overtuigd dat de beslissing van de federale regering een evenwicht vormt tussen de vereisten op het vlak van veiligheid, rust, economie en werkgelegenheid. De Gouverneur kan alleen maar vaststellen dat de politici hun verantwoordelijkheid genomen hebben. Zelf vindt zij dat de Brusselaars solidair moeten zijn en niet alle hinder naar de anderen moeten doorschuiven.

Mevrouw Béatrice Fraiteur herinnert eraan dat de heer Francis Boileau in de media verklaard heeft dat er geen specifiek rampenplan was in geval van een vliegtuigramp.

De Gouverneur onderstreept dat zoiets helemaal normaal is. Er bestaat een luchtvaartrampenplan in Zaventem (op een oppervlakte van 1 km lang en 500 meter breed). Boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dat niet nodig. Volgens de Gouverneur kennen de politieagenten en de leiding van de brandweerdienst, o.a. de heer De Sneyder die in de commissie aanwezig is, elkaar en weten zij zeer goed hoe zij de acties in geval van een ramp moeten leiden. Zij weten hoe men de veiligheidsperimeter, de gerechtelijke perimeter en de ontradringsperimeter afbakt. De bewegingen van de ziekenwagens, de brandweertroepen en de politie liggen op voorhand vast.

De Gouverneur wijst erop dat zij geregeld informatievergaderingen organiseert in samenwerking met de brandweer. De jongste vergadering heeft op 28 maart plaatsgevonden. Er werd daar informatie verstrekt, niet alleen aan de brandweer, de politie en de ziekenhuizen maar ook aan de wijkcomités, indien die dat wensten, met betrekking tot de nucleaire, bacteriologische en chemische risico's.

Mevrouw Béatrice Fraiteur herinnert zich evenwel dat de heer Touwaide erop wees dat in het rampenplan geen actuele telefoonnummers van de urgentiediensten stonden. Zij vraagt zich dan ook af hoe de organisatie verloopt in geval van een vliegtuigcrash.

De Gouverneur kan alleen maar herhalen dat zij alle soorten rampen beheert.

De heer Joseph Parmentier heeft vastgesteld dat de brandweer in het Hoofdstedelijk Gewest niet optimaal kan reageren op een vliegtuigramp omdat er maar 60 mensen in het kader van het rampenplan ingezet kunnen worden.

De Gouverneur heeft onderstreept dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nood heeft aan een crisiscentrum. De volksvertegenwoordiger vraagt dat de Gouverneur zou verduidelijken wat zij werkelijk onder een crisiscentrum verstaat alsook onder de begrotingsmiddelen waarover zij zou moeten beschikken.

Indien de minister de Gouverneur op dit punt steunt, kan die dan ook zijn mening geven ?

Mme le Gouverneur signale que le centre de crise est déterminé par la circulaire de 1991 du Ministère de l'Intérieur. Si le centre de crise n'existe pas encore en Région de Bruxelles-Capitale, c'est essentiellement pour des raisons budgétaires. Une étude détaillée a été réalisée.

Le ministre Didier Gosuin n'est pas compétent en la matière. Cependant, il signale qu'il appuiera la demande au Fédéral d'un centre de crise, même s'il s'agit d'une compétence fédérale.

Mme Caroline Persoons relève que le médiateur fédéral avait souligné lors d'une précédente audition le manque de vision globale de la catastrophe en cas de crash aérien et le manque de coordination entre les différentes Régions. Pour ne citer qu'un exemple, la Région flamande dispose d'un plan-catastrophe en cas de crash aérien sur la zone de Zaventem mais qui ne tient pas compte des hôpitaux bruxellois.

Mme le Gouverneur a signalé qu'il fallait que les Plans d'urgence et d'intervention communaux soient harmonisés avec le Plan d'urgence et d'intervention de la Région de Bruxelles-Capitale et entre les différentes communes. Est-ce que la circulaire a été présentée aux responsables communaux ?

Enfin, à un moment donné il a été question de fermer l'hôpital de Neder-over-Heembeek. Cependant, cet hôpital peut jouer un rôle essentiel en cas de catastrophe. Etant donné son utilisation largement en dessous de ses capacités, ne serait-il pas envisageable de prévoir le centre de crise à cet endroit-là ?

Mme le Gouverneur signale qu'elle a des contacts réguliers avec son homologue, M. Lode De Wit. Elle a également eu l'occasion de visiter le centre de crise de BIAC et elle a un accord avec son responsable, M. Pierre Klees – elle ne voit pas pourquoi son successeur, Monsieur Luc Van den Bossche, reverrait cet accord – pour pouvoir orienter la partie « *call taking* » vers ce centre de crise. En effet, la BIAC peut disposer dans l'immédiat du personnel nécessaire pour répondre aux appels de la population.

Il existe non seulement des contacts mais également des collaborations entre Régions. Mme le Gouverneur souligne que le SIAMU bruxellois travaille beaucoup pour les communes en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale (pour rappel c'est le seul service d'urgence régional, les autres sont communaux).

Il convient d'harmoniser rapidement les Plans d'urgence et d'intervention communaux par rapport à celui de l'arrondissement.

La loi du 28 avril 2003 a modifié la loi du 31 décembre 1963 relative à la protection civile. Elle oblige les bourg-

De Gouverneur zegt dat de oprichting van het crisiscentrum in de circulaire van 1991 van het ministerie van Binnenlandse Zaken geregeld wordt. Het centrum bestaat nog niet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omdat er onvoldoende middelen voor zijn. Er is een gedetailleerde studie uitgevoerd.

Minister Didier Gosuin is niet bevoegd terzake. Hij wijst er evenwel op dat hij achter het initiatief staat om aan de federale oprichting de oprichting van een crisiscentrum te vragen, ook al gaat het hier om een federale bevoegdheid.

Mevrouw Caroline Persoons wijst erop dat de federale ombudsman tijdens een vorige hoorzitting gewezen heeft op het gebrek aan een allesomvattend beleid in geval van een vliegtuigramp en op het gebrek aan coördinatie tussen de verschillende gewesten. Zo heeft het Vlaams Gewest een rampenplan in geval van een vliegtuigramp in het gebied van Zaventem waarin geen rekening gehouden wordt met de Brusselse ziekenhuizen.

De Gouverneur heeft erop gewezen dat de rampenplannen van de gemeenten dienden te passen in het rampenplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de plannen van de andere gemeenten. Is de circulaire voorgelegd aan de gemeentelijke overheden ?

Op een bepaald moment is er sprake van geweest om het ziekenhuis van Neder-over-Heembeek te sluiten. Dit ziekenhuis kan nochtans een essentiële rol vervullen in geval van een ramp. Aangezien de capaciteiten van dit ziekenhuis helemaal niet optimaal benut worden, zou men niet kunnen overwegen om het crisiscentrum daar onder te brengen ?

De Gouverneur wijst erop dat zij geregeld contacten heeft met haar ambtgenoot, de heer Lode De Wit. Zij heeft ook de gelegenheid gehad om het crisiscentrum van BIAC te bezoeken en zij heeft een akkoord met het hoofd van dat centrum, de heer Pierre Klees – zij zou niet weten waarom zijn opvolger, de heer Luc Van den Bossche, dit akkoord zou herzien – om het deel « *call taking* » in dit crisiscentrum onder te brengen. BIAC kan immers onmiddellijk het nodige personeel inzetten om te antwoorden op de oproepen van de bevolking.

Er zijn niet alleen contacten maar ook vormen van samenwerking tussen de Gewesten. Zij onderstreept dat de Brusselse brandweer vaak opgeroepen wordt door gemeenten buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ter herinnering, het is de enige gewestelijke urgentiedienst, de andere zijn gemeentelijk).

De rampenplannen van de gemeenten moeten geharmoniseerd worden met die van het arrondissement.

De wet van 28 april 2003 heeft de wet van 31 december 1963 betreffende de burgerbescherming gewijzigd. Zij

mestres à élaborer un Plan d'urgence et d'intervention. Actuellement, il y a des communes qui n'ont pas encore ce PUI; il faut que tous les bourgmestres comprennent que ce n'est pas un problème de police mais bien un problème communal. Mme le Gouverneur souligne qu'un responsable communal doit être opérationnel 24 heures sur 24 pour qu'on puisse prendre les mesures d'urgence *ad hoc* sur le champ.

Il faut que chaque responsable communal assume la responsabilité civile et pénale lors d'une catastrophe et qu'il puisse organiser dans l'urgence les opérations nécessaires (réquisition d'écoles pour accueil des traumatisés, ...). Mme le Gouverneur a envoyé la circulaire une première fois en décembre 2002 avec un rappel en janvier 2003. Le 9 avril 2003, Mme le Gouverneur a expliqué la nécessité de réaliser des Plans d'urgence et d'intervention au niveau communal devant la Conférence des bourgmestres. Il y a encore beaucoup de travail à réaliser pour que ces PUI communaux soient opérationnels.

Elle est cependant optimiste car le message semble passer correctement.

Mme le Gouverneur signale à l'attention de Mme Caroline Persoons que l'hôpital militaire de Neder-over-Heembeek joue un rôle spécifique; c'est lui qui dirige les secours médicaux. Dans cette discipline, les autres DSM sont l'hôpital Erasme, Sainte-Elisabeth, Saint-Pierre, les cliniques universitaires Saint-Luc et l'AZ VUB.

La direction des secours médicaux a été attribuée à l'hôpital militaire en raison de ses capacités spécifiques.

Elle estime néanmoins que mettre le centre de crise à cet endroit-là n'est pas une bonne idée.

L'étude que les services de Mme le Gouverneur ont réalisée, s'est basée sur une étude comparative des centres de crise existants à Francfort, aux Pays-Bas et en France. C'est cela qui fait dire à Mme le Gouverneur qu'il ne serait pas opportun de localiser le centre de crise à Neder-over-Heembeek à l'hôpital militaire.

Le ministre Didier Gosuin relève qu'il y a une obligation légale à avoir un Plan d'urgence et d'intervention pour l'arrondissement de Bruxelles-Capitale dans lequel sont harmonisés les dix-neuf PUI communaux. Il lui semble que la confusion provient de l'élaboration nécessaire de plans catastrophe pour certains sites Seveso (seuil 1) ainsi qu'en cas d'incendie de rames de métro.

Est-ce que les plans catastrophes sont bien partie intégrante des Plans d'urgence et d'intervention communaux ? Sont-ils bien limités à des situations et des périmètres don-

verplicht de burgemeesters om een rampenplan op te stellen. Thans zijn er gemeenten die nog geen rampenplan hebben. Alle burgemeesters moeten inzien dat het niet om een politieprobleem gaat maar wel om een gemeentelijk probleem. De Gouverneur onderstreept dat iemand in de gemeente 24 uur op 24 ter beschikking moet staan opdat de nodige dringende maatregelen onmiddellijk genomen worden.

Iedere burgemeester moet burgerrechterlijk aansprakelijk en strafrechterlijk verantwoordelijk zijn wanneer een ramp zich voordoet. Hij moet dringend de nodige initiatieven nemen (opvang van slachtoffers in scholen, ...). De Gouverneur heeft de circulaire een eerste maal in december 2002 rondgestuurd en heeft in januari 2003 een herinnering rondgestuurd. Op 9 april 2003 heeft de Gouverneur voor de Conferentie van de Burgemeesters uitgelegd waarom er gemeentelijke rampenplannen opgesteld dienden te worden. Er is nog veel werk voor de boeg vooraleer deze gemeentelijke rampenplannen in orde zullen zijn.

Zij is toch optimistisch omdat men de boodschap blijkbaar goed begrepen heeft.

De Gouverneur zegt aan mevrouw Caroline Persoons dat het militair ziekenhuis van Neder-over-Heembeek een specifieke rol vervult. Het is de belangrijkste verlener van medische bijstand. In deze discipline, te weten het verlenen van medische bijstand, vindt men ook de volgende ziekenhuizen terug : Erasmus, Sint-Elisabeth, Sint-Pieter, de universitaire ziekenhuizen Saint-Luc en het AZ-VUB.

De leiding over de medische bijstand is aan het militair ziekenhuis toegewezen omdat men daar over specifieke voorzieningen beschikt.

Zij vindt het echter geen goed idee om het crisiscentrum daar onder te brengen.

Het onderzoek dat de diensten van de Gouverneur gevoerd hebben borduurt voort op een vergelijkend onderzoek van de bestaande crisiscentra in Frankfurt, Nederland en Frankrijk. Dat is de reden waarom de Gouverneur verklaart dat het niet goed is om het crisiscentrum in het militair ziekenhuis van Neder-over-Heembeek onder te brengen.

De minister bevoegd voor Leefmilieu wijst erop dat er een wettelijke verplichting bestaat om een rampenplan voor het arrondissement Brussel-Hoofdstad op te stellen. De 19 gemeentelijke rampenplannen moeten daarin passen. Volgens hem komt de verwarring voort uit het feit dat er een rampenplan voor bepaalde Seveso-sites (grens 1) opgesteld moeten worden, alsook in geval van brand in de metrostellen.

Maken de rampenplannen wel degelijk deel uit van de gemeentelijke rampenplannen ? Zijn die wel degelijk beperkt tot welbepaalde situaties en perimeters ? Een metro-

nés ? Si un accident de métro (téléscopage de deux rames) est simulable, un crash d'avion n'est pas simulable parce que l'avion pourrait tomber soit sur le parc Josaphat, soit à Helmet, ...

Il est plus « aisé » de réaliser un plan catastrophe sur un site Seveso dont on connaît les paramètres que pour une catastrophe aérienne qui peut avoir lieu à n'importe quel endroit.

Enfin, le ministre Gosuin a constaté que sur son site Mme le Gouverneur évoquait à la fois les plans catastrophes et les PUI.

Mme le Gouverneur signale que les mots « plan catastrophe » sont usuellement utilisés mais légalement il faut parler de PUI.

Mme le Gouverneur précise que le plan préalable d'intervention consiste en un dossier particulier d'informations rédigées sous la responsabilité du service incendie à la demande du bourgmestre visant à mettre sur pied une organisation rapide et efficace des secours face à un événement au courant dans une entreprise à risques déterminés ou au sein d'une entreprise déterminée. En fait, le PPI est l'outil tactique. Tandis que l'outil stratégique, Plan d'urgence et d'intervention, est en quelque sorte le plan catastrophe. Il reprend les lignes essentielles à la coordination des services de secours et des efforts en cas de catastrophe. Il est élaboré en cas de calamité, de catastrophe et de sinistre grave visant à assurer l'efficacité et la cohérence des actions menées.

Pour de plus amples informations, Mme le Gouverneur transmet une copie de la circulaire relative à la planification d'urgence qui permettra de lever toute ambiguïté sur la terminologie.

Le ministre Didier Gosuin croit comprendre que pour BIAC par contre c'est une obligation légale que de réaliser un exercice de catastrophe.

Mme le Gouverneur confirme que l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National est légalement obligé de réaliser un exercice par an qui est tout à fait comparable à un exercice pour une entreprise Seveso.

M. Michel Van Roye constate qu'il y a encore un grand travail d'information à faire à la fois vers le gouvernement et les dix-neuf bourgmestres.

Le député transmet une demande de certains habitants de la commune de Neder-over-Heembeek : une mise en place de poste avancé de crise est-elle prévue ?

Mme le Gouverneur informe que ce point relève des compétences du secrétaire d'Etat, M. Robert Delathouwer.

ongeval (botsing van 2 stellen) kan gesimuleerd worden, maar een vliegtuigramp niet omdat het vliegtuig om het even waar kan crashen : het Josaphatpark, Helmet, ...

Het is « gemakkelijker » om een rampenplan op te stellen voor een Seveso-site waarvoor men alle parameters kent, dan voor een vliegtuigramp die zich om het even waar kan voordoen.

Minister Gosuin heeft tenslotte vastgesteld dat de Gouverneur op haar site het zowel heeft over de rampenplannen als over de urgentie- en interventieplannen.

De Gouverneur wijst erop dat men gewoonlijk het woord rampenplan gebruikt, maar dat men het wettelijk moet hebben over de urgentieplannen en de interventieplannen.

De Gouverneur preciseert dat het voorafgaandelijk interventieplan uit een bijzonder informatiedossier bestaat dat opgesteld wordt onder de verantwoordelijkheid van de brandweerdienst op verzoek van de burgemeester, om een efficiënte actie te bewerkstelligen van de hulpdiensten bij brandbestrijding of de strijd tegen de mogelijke schade veroorzaakt door een instelling waarvoor een specifiek risico bestaat. Het voorafgaandelijk interventieplan is een tactisch instrument. Het urgentie- en interventieplan is als strategisch instrument het eigenlijke rampenplan. Het bevat de essentiële richtlijnen voor de coördinatie van de hulpdiensten en de acties in geval van een ramp. Het plan wordt opgesteld voor een zware ramp om de efficiëntie en de coherentie van de acties te verzekeren.

De Gouverneur bezorgt een kopie van de circulaire over de urgentieplannen waarmee alle dubbelzinnigheid over het woordgebruik weggenomen wordt.

Minister Gosuin meent te hebben verstaan dat BIAC wettelijk verplicht is om een rampoefening te organiseren.

De Gouverneur bevestigt dat de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal wettelijk verplicht is om één oefening per jaar te organiseren. Deze oefening is vergelijkbaar met een rampoefening voor een Seveso-bedrijf.

De heer Michel Van Roye stelt vast dat er nog veel informatie gegeven moet worden aan de regering en de 19 burgemeesters.

De volksvertegenwoordiger bezorgt een vraag van bepaalde inwoners van Neder-over-Heembeek : is er een vooruitgeschoven post voor crisisbeheer gepland ?

De Gouverneur antwoordt dat dit punt tot de bevoegdheden van staatssecretaris Robert Delathouwer behoort.

Mme Béatrice Fraiteur a enregistré qu'il y a en Région bruxelloise deux PUI pour des entreprises Seveso seuil 1 et quelques PUI communaux. Quelles sont les communes qui ne disposent pas encore de PUI et quels sont les délais que Mme le Gouverneur leur a octroyés pour qu'elles établissent un PUI communal ?

Mme le Gouverneur signale qu'elle n'a pas donné de délai aux communes car les arrêtés de la loi du 28 avril 2003 n'ont pas encore été pris. Cependant, le travail est entamé.

Mme Béatrice Fraiteur demande si en cas d'accident il n'y a pas non plus de délai. Elle souhaite pouvoir disposer de la liste des communes qui ont établi un PUI.

Mme le Gouverneur ne se permettrait pas d'octroyer de bons ou mauvais points aux responsables des dix-neuf communes.

2. a) Exposé de M. Jan Kamphuis, expert de Airport and Aviation Consultancy (AAC)

Afin d'introduire la discussion, je vous exposerai brièvement les missions qui ont été confiées à AAC et les rapports que nous avons dressés en ce qui concerne le développement des procédures pour l'aéroport de Bruxelles National.

Dans ce cadre, je scinderai nos travaux en deux volets : le développement des procédures de nuit (toutes formellement confiées et donc payées par la BIAC) d'une part et le développement des procédures de jour, à la demande du ministère de la Mobilité et des Transports de la ministre Durant d'autre part.

A. Bref résumé des travaux d'AAC pour les procédures de nuit

1. En mars 2001, la BIAC a demandé à AAC de rédiger un avis sur l'amélioration des routes de décollage (SID) de nuit depuis Zaventem, du point de vue de la charge et des nuisances sonores. Cette demande se basait sur l'accord aéroportuaire du 11 février 2000 et sur la discussion en cabinet restreint du 5 février 2001.

rapport 1 Le 12 juin 2001, AAC a rendu son rapport sur ce point, intitulé « Voorstel tot verbetering van de nachtelijke VERTREKROUTES en BAANGEBRUIK VAN DE LUCHTHAVEN Zaventem (1) ». Ce rapport présente l'ébauche de

(1) Proposition d'amélioration des ROUTES DE DECOLLAGE de nuit et d'UTILISATION DES PISTES DE L'AÉROPORT de Zaventem.

Mevrouw Béatrice Fraiteur neemt akte van het feit dat er in het Hoofdstedelijk Gewest twee urgentie- en interventieplannen bestaan voor de bedrijven van het type Seveso met grens 1, alsook enkele gemeentelijke urgentie- en interventieplannen. Welke gemeenten beschikken nog niet over deze plannen en welke termijn heeft de Gouverneur aan deze gemeenten opgelegd om een gemeentelijk urgentie- en interventieplan op te stellen ?

De Gouverneur wijst erop dat zij de gemeenten geen termijn opgelegd heeft omdat de besluiten tot uitvoering van de wet van 28 april 2003 nog niet genomen zijn. Daaraan wordt wel nog gewerkt.

Mevrouw Béatrice Fraiteur vraagt of er in geval van een ramp ook geen termijnen zijn. Zij vraagt de lijst van de gemeenten die een urgentie- en interventieplan opgesteld hebben.

De Gouverneur wenst niet goede of slechte punten toe te kennen aan de burgemeesters van de 19 gemeenten.

2. a) Uiteenzetting van de heer Jan Kamphuis, expert van Airport and Aviation Consultancy

Als inleiding op de discussie zal ik u kort schetsen welke opdrachten aan AAC zijn verstrekt en welke rapportages wij hebben opgeleverd inzake de ontwikkeling van de procedures voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

De activiteiten zullen daarbij worden opgesplitst in werkzaamheden voor de ontwikkeling van de nachtprocedures (alle formeel in opdracht van, en dus betaald door, BIAC) en de ontwikkeling van de dagprocedures in opdracht van het ministerie van mobiliteit en transport van minister Durant.

A. Korte samenvatting van de AAC werkzaamheden voor de nachtprocedures

1. BIAC heeft in maart 2001 aan AAC gevraagd een advies op te stellen inzake verbetering in de zin van geluidsbelasting en geluidshinder, van de nachtelijke vertrekroutes, SID's, van Zaventem. De uitgangspunten van deze opdracht waren gebaseerd op Luchthavenakkoord van 11 februari 2000 en de discussie in het kernkabinet van 5 feb 2001.

rapport 1 Op 12 juni 2001 heeft AAC hierover gerapporteerd middels het rapport « Voorstel tot verbetering van de nachtelijke VERTREKROUTES en BAANGEBRUIK VAN DE LUCHTHAVEN Zaventem (1) ». In dit rapport zijn vertrek-

routes de décollage pour les 4 pistes 02, 20, 07R et 25R.

2. En novembre 2001, la BIAC a demandé à AAC d'examiner plus avant la situation optimale de la route de décollage de nuit de la piste 25R parce que les SID-AAC1 n'étaient pas encore totalement optimisées au moyen de calculs de nuisances sonores. Les points principaux qui ont fait l'objet de l'étude ont porté sur la possibilité d'utiliser cette route et sur le nombre minimum de personnes dans la zone sonore de 52 dB(A) Laeq.

rapport 2 Le 29 mars 2002, AAC a remis son rapport sur ce point, intitulé « Optimisation nocturne de la route de décollage de nuit de la piste 25R de l'aéroport de Zaventem (2) ». On y décrit les différentes routes et on estime, en conclusion, que la SID-AAC6 est la meilleure route.

3. Ensuite, entre le 26 avril et la réunion du groupe PROBRU du 17 mai, les commentaires ont fait l'objet de discussions avec Belgocontrol, Eurocontrol et la BIAC.

A la réunion du groupe PROBRU du 24 mai, il a été convenu que Belgocontrol et AAC viendraient avec une proposition de compromis à la réunion du groupe PROBRU du 10 juin.

rapport 3 Ce compromis a été entériné à la réunion du groupe PROBRU du 10 juin et consigné dans le rapport AAC « Définitif avis pour de nocturne de la route de décollage de nuit de la piste 25R, 02, 07R et 20 van Zaventem (3) » du 12 juin 2003.

Les routes figurant dans cet avis définitif seront présentées au moyen de transparents dans la suite de cet exposé.

4. A partir du 10 juin et en juillet, Belgocontrol s'est attelé à la traduction des routes choisies pour les insérer dans le guide international de l'aéronautique : l'AIP (publication d'information aéronautique) pour la Belgique (voir AIP). Les nouvelles routes de décollage pour la piste 25R (donc pas pour les autres pistes) ont été mises en service le 31 octobre 2002.

N.B. : La modification portait donc uniquement sur le trafic au départ de la piste 25R. L'utilisation de la piste n'a pas été modifiée, le nombre d'avions décollant de nuit depuis la piste 25R n'a dès lors pas été modifié non plus.

(2) Optimisation de la route de décollage de nuit de la piste 25R de l'aéroport de Zaventem.

(3) Avis définitif sur les routes de nuit depuis les pistes de décollage 25R, 02, 07R et 20 de Zaventem.

routes, qua concept, voorgesteld voor de 4 startbanen 02, 20, 07R en 25R.

2. BIAC heeft in november 2001 aan AAC gevraagd een nader onderzoek te doen naar de optimale ligging van de nacht SID van de baan 25R, omdat de AAC1-SID's nog niet volledig waren geoptimaliseerd met behulp van geluidsbelastingberekeningen. Belangrijkste onderzoekspunten waren daarbij de vliegbaarheid v/d route en het minimaal aantal personen binnen de geluidscontour LAeq 52 dB(A).

rapport 2 Op 29 maart 2002 heeft AAC hierover gerapporteerd middels het rapport « Optimisation nocturne de la route de décollage de nuit de la piste 25R de l'aéroport de Zaventem (2) ». Daarin worden verschillende routes beschreven en uiteindelijk werd als beste beoordeeld de AAC6-SID.

3. Er zijn daarna tussen 26 april en de PROBRU vergadering van 17 mei commentaren (zowel schriftelijk als mondeling) besproken met Belgocontrol, Eurocontrol en BIAC.

Op de PROBRU vergadering van 24 mei is afgesproken dat Belgocontrol en AAC zullen proberen met een compromis voorstel te komen op de PROBRU vergadering van 10 juni.

rapport 3 Dit compromis werd op 10 juni aanvaard in PROBRU en is vastgelegd in het AAC rapport « Définitif avis pour de nocturne de la route de décollage de nuit de la piste 25R, 02, 07R et 20 van Zaventem (3) », dd. 12 juni 2003.

Later worden in deze presentatie de routes van dit definitieve advies, via een overhead projectie vertoond.

4. Vanaf 10 juni en in juli heeft Belgocontrol gewerkt aan de vertaling van de gekozen routes voor opname in de internationale luchtvaartgids, het AIP voor België, zie AIP publicatie. De nieuwe vertrekroutes voor 25R (dus niet voor de andere banen) werden op 31 oktober 2002 in gebruik genomen.

NB: De wijziging betrof dus allen het vertrekkend verkeer van baan 25R. Het baangebruik werd niet gewijzigd, dus het aantal vertrekkende vliegtuigen 's nachts van baan 25 R bleef eveneens ongewijzigd.routes.

5. Après une légère correction technique de la route (après concertation entre DHL, Belgocontrol, la BIAC et AAC) en décembre 2002, les avions décollant depuis la piste 25R ont donc suivi avec davantage de précision et de cohérence, et moins de dispersion, la route survolant la périphérie Nord (l'ancien tour de Brabant).

Il s'est aussi avéré ultérieurement que la charge sonore accumulée à la plupart des postes sonores était moindre qu'auparavant.

6. Ensuite, il y a eu beaucoup de discussions politiques et sociales. L'étude d'impact est-elle ou non respectée, etc. ? Tout cela a abouti à l'ACCORD du 24 janvier 2003 où on a pris les décisions suivantes :

- a. pas d'utilisation concentrée de la piste 25R et
- b. meilleure diffusion du trafic sur la périphérie Nord, etc.
- c. trafic survolant le centre de Bruxelles

7. Sur la base de cet ACCORD, la BIAC a demandé à AAC, en concertation avec Belgocontrol et la ministre des Transports, de faire le tracé des routes.

rapport 4 AAC a rédigé quelques rapports intermédiaires et a finalement remis le rapport final « Voorstel nieuwe nachtelijke vertekroutes voor Brussel-Nationaal op basis van het AKKOORD van 24 januari 2003 (4) » le 28 février 2003.

Les routes de cette proposition définitive seront présentées au moyen de transparents dans la suite de cet exposé.

Sur cette base, Belgocontrol a publié les nouvelles routes dans l'AIP et les routes, à l'exception de la route CIV-(L) survolant Bruxelles vers Chièvres, ont été mises en service le 15 mai.

8. Enfin, on a mené ensuite des discussions sur les aspects extérieurs de sécurité de la route CIV-(L) survolant Bruxelles, auxquelles AAC n'a pas été associée.

Finalement, le cabinet fédéral a opté le 30 avril pour une route qui s'écarte légèrement (1 degré) de la proposition figurant dans le rapport susmentionné.

AAC a transmis cette route le 5 mai à la BIAC. Belgocontrol publiera la route par notification aux aviateurs (notam) et la route sera mise en service le 12 juin à raison de 3 ou 4 vols par nuit.

5. Het resultaat was, na een kleine technische correctie in de route (na overleg tussen DHL, Belgocontrol, BIAC en AAC) in december 2002, dat vertrekkende vliegtuigen van baan 25R nauwkeuriger, consistentener en met minder spreiding de route over de Noordrand (de oude tour de Brabant) volgden.

Later bleek ook dat op de meeste geluidsposten de geaccumuleerde geluidsbelasting lager was dan voorheen.

6. Vervolgens ontstond er veel maatschappelijke en politieke discussie, is wel/niet voldaan aan de impactstudie, enz. Dit leidde uiteindelijk tot het AKKOORD van 24 januari 2003, waarin het volgende werd besloten:

- a. geen geconcentreerd baangebruik op 25R en
- b. meer spreiding van het verkeer over de Noordrand, etc.
- c. verkeer over centrum Brussel

7. Op basis van dit AKKOORD heeft BIAC in overleg met Belgocontrol en min van Transport aan AAC gevraagd de routes te ontwerpen.

rapport 4 AAC heeft hierover gerapporteerd in enkele interim rapportages en uiteindelijk in het eindrapport « Voorstel nieuwe nachtelijke vertekroutes voor Brussel-Nationaal op basis van het AKKOORD van 24 jan 2003 (4) », 28 feb 2003.

Later worden de routes van dit definitieve voorstel, in deze presentatie via een overhead projectie, vertoond.

Op basis hiervan heeft Belgocontrol de nieuwe routes gepubliceerd in het AIP en zijn de routes, exclusief de route, CIV-(L), over Brussel naar Chievres, op 15 mei in gebruik genomen.

8. Daarna is tenslotte enige discussie gevoerd over de externe veiligheidsaspecten de route CIV-(L) over Brussel. Hierbij was AAC niet betrokken.

Uiteindelijk is op dd. 30 april in het federale kabinet gekozen voor een route die iets (1 graad) afwijkt van het voorstel in bovengenoemd rapport.

AAC heeft deze route op 5 mei opgeleverd aan BIAC. Belgocontrol zal de route per notam publiceren en de route zal 12 juni, 3 tot 4 vluchten per nacht in gebruik worden genomen.

(4) Proposition de nouvelles routes de décollage de nuit pour Bruxelles National sur la base de l'ACCORD du 24 janvier 2003.

M. Jan Kamphuis souligne que conformément à l'accord du 24 janvier 2003 les décisions suivantes ont été prises pour les départs de nuit :

1. Les avions qui partent en direction du sud-est, balise HUL, doivent décoller de la piste 20 et non pas de la piste 25R;
2. les avions légers (quota < 4) qui partent vers le sud-ouest (balise CIV), doivent dorénavant décoller de la piste 25R et survoler le centre de Bruxelles selon la route CIV-L;
3. les avions qui partent en direction de NICKY et COSTA (pour les avions légers et lourds indiqués par H + L) décollent à partir de la piste 25R vers les balises NIK et COA, destination nord et ouest (Pays-Bas, Royaume-Uni, etc.). Après leur départ, les avions suivent la nouvelle route de nuit jusqu'à Grimbergen, continuent vers l'est de Meise et tournent à droite au nord de Wolvertem direction Nicky;
4. le trafic lourd et bruyant, $Q > 4$, vers le sud-ouest et vers le sud-est vole au-dessus du Ring autour de Bruxelles après le passage au-dessus du Ring. Ces avions volent direction sud-ouest et, si les conditions météorologiques le permettent, vers l'est de Wemmel.

Toutes ces propositions d'AAC ont été fournies à Belgocontrol pour publication dans les AIP.

Ensuite il y a eu discussion sur les conditions externes de sécurité de la route CIVL au-dessus de Bruxelles, discussions auxquelles AAC n'a pas été mêlé.

Echange de vues

Le ministre Didier Gosuin tient à remercier l'expert néerlandais pour son exposé. Il a fait état d'un rapport qui a été établi par Airport and Aviation Consultancy, intitulé « *Voorstel nieuwe nachtelijke vertrekroutes voor Brussel Nationaal op basis van het akkoord van 24 jan. 2003 – door Ir. H.J. Kamphuis en P.J. Bode van AAC en Ir. A.C. Hoekstra van To 70, adviseur M van Stappen* » qui avait été commandé par BIAC et qui a fait l'objet d'un accord en inter-cabinets du 28 février 2003. M. Didier Gosuin souhaite avoir confirmation que ce rapport comprend l'intégralité des quatre routes évoquées précédemment et qu'il a bien fait l'objet d'un accord inter-cabinets. L'expert néerlandais répond par l'affirmative en informant le ministre bruxellois que cet inter-cabinets était dirigé par M. Gabriëls du cabinet du Premier ministre, M. Guy Verhofstadt.

Il s'agit là d'une information importante, souligne le ministre bruxellois, tout en informant les parlementaires

De heer Kamphuis onderstreept dat overeenkomstig het akkoord van 24 januari 2003 de volgende beslissingen over de vertrekkende vliegtuigen 's nachts genomen zijn :

1. Vliegtuigen die vertrekken in de richting van het zuid-oosten, baken HUL, moeten de vliegtuigen vertekken van baan 20 en niet van baan 25R.
2. de lichte (Quota < 4) vliegtuigen die naar het zuidwesten (baken CIV) vertrekken moeten voortaan van baan 25R starten en over Brussel Centrum vliegen volgens route CIV-L.
3. vliegtuigen met bestemmingen NICKY en COSTA (voor de lichte en zware vliegtuigen aangeduid met H + L) starten vanaf startbaan 25R naar bakens NIK en COA bestemming noord en west (Nederland, Verenigd Koninkrijk, enz. Na hun vertrek volgen de vliegtuigen de nieuwe nachtroute tot Grimbergen, vervolgen hun weg naar het oosten van Meise en draaien naar rechts ten noorden van Wolvertem richting Nicky;
4. het zwaar en lawaaierig verkeer, $Q > 4$, naar het zuidwesten en naar het zuidoosten vliegen boven de Ring rond Brussel na de doortocht boven de Ring. Deze vliegtuigen vliegen richting zuidwesten en vliegen als de weeromstandigheden het toelaten naar het oosten van Wemmel.

Al deze voorstellen van AAC zijn bezorgd aan Belgocontrol voor de publicatie ervan in de AIP.

Daarna heeft er een discussie plaatsgehad over de externe veiligheidsomstandigheden van route CIVL boven Brussel. In deze discussie heeft AAC zich niet gemengd.

Gedachtewisseling

Minister Gosuin wenst de Nederlandse deskundige te danken voor zijn uiteenzetting. Hij heeft gewag gemaakt van een verslag dat is opgesteld door Airport and Aviation Consultancy luidend 1 Voorstel nieuwe nachtelijke vertrekroutes voor Brussel Nationaal op basis van het akkoord van 24 januari 2003 – door ingenieur H.J. Kamphuis en P.J. Bode van AAC en ingenieur A.C. Hoekstra van To 70, adviseur M. van Stappen » dat was besteld door BIAC en waarover een akkoord is gesloten tijdens de interkabinettenvergadering van 28 februari 2003. De heer Didier Gosuin wenst bevestiging te krijgen dat dit verslag alle vier de eerder vermelde routes bevat en dat hierover een interkabinettenakkoord is gesloten. De Nederlandse deskundige antwoordt bevestigend en meldt de minister de Brusselse minister dat deze interkabinettenvergadering werd geleid door de heer Gabriëls van het kabinet van de eerste minister, de heer Guy Verhofstadt.

De Brusselse minister zegt dat dit een belangrijke informatie is en geeft de parlementsleden te kennen dat het

que la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas eu accès à ce rapport.

Et M. Michel Van Roye de soulever qu'on a toujours parlé de l'absence de la Région de Bruxelles-Capitale dans ce dossier-clé ...

M. Jan Kamphuis apporte la précision suivante: ce rapport a été élaboré après la réunion inter-cabinets du 13 février 2003. Lors de cette réunion-là, AAC a présenté un document de travail intitulé AAC-Stuk-10-03. C'est ce document de travail qui est devenu par la suite le rapport 4 susmentionné du 28 février 2003, qui est possession de BIAC.

M. François Roelants du Vivier remercie également l'expert Kamphuis pour son exposé chronologique sur les principes qui ont guidé les experts et sur les conséquences de la dispersion des vols. Il souligne que ce travail d'expertise a duré deux ans et a été réalisé en concertation avec le Fédéral, BIAC, Belgocontrol et les Régions. Ce travail d'expertise avait deux objectifs principaux :

- minimiser le nombre de personnes affectées par de sérieuses nuisances nocturnes des avions;
- mettre en place un programme d'isolation accompagnant les mesures relatives à l'optimisation des procédures de vol.

Le point de départ de ce travail d'expertise était la situation existante et, en fait, les propositions qu'AAC avait formulées, reposaient sur le principe de la concentration des trajectoires de vol avec ou non, la concentration de l'utilisation des pistes de décollage et d'atterrissage.

M. François Roelants du Vivier demande si la mission d'AAC portait également sur l'étude de scénarios de dispersion des trajectoires de vol ? Si oui, pourquoi aucun scénario de dispersion ne figurait dans les propositions d'AAC ? Qu'est-ce qui se fait à l'étranger en la matière ? Quelles sont les lignes directrices généralement adoptées par les experts en la matière ?

Est-ce qu'AAC a été consulté pour l'élaboration de nouvelles zones d'isolation suite au scénario de dispersion découlant des décisions du 24 janvier 2003 ?

Est-ce que M. Kamphuis estime que les critères choisis pour la définition des zones d'isolation lors de l'expertise menée pendant deux ans restent valables pour le scénario de dispersion des vols du 24 janvier dernier ?

Est-ce qu'un scénario dispersé est compatible avec la mise en œuvre d'un programme d'isolation dont les

Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen inzage heeft gehad in dit verslag.

De heer Michel Van Roye wijst erop dat men steeds gezegd heeft dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet bij de totstandkoming van dit sleuteldossier betrokken is geweest.

De heer Kamphuis preciseert vervolgens dat dit verslag is opgesteld na de interkabinettenvergadering van 13 februari 2003. Tijdens deze vergadering heeft ACC een werkpaper voorgesteld luidend AAC-Stuk-10-03. Deze werkpaper is nadien tot het bovengenoemde rapport 4, dd. 28 februari 2003 verwerkt, dat in het bezit is van BIAC.

De heer François Roelants du Vivier dankt eveneens deskundige Kamphuis voor zijn chronologische uiteenzetting over de principes die de deskundigen hebben gehanteerd en over de gevolgen van de verspreiding van de vluchten. Hij benadrukt dat dit deskundige werk twee jaar heeft geduurd en is uitgevoerd in overleg met de federale overheid, BIAC, Belgocontrol en de Gewesten. Dit deskundige werk had twee voorname doelstellingen :

- het aantal personen dat ernstige hinder ondervindt van de nachtvluchten te beperken;
- een isolatieprogramma opstellen ter begeleiding van de maatregelen met het oog op het verbeteren van de vluchtprocedures.

Het uitgangspunt van dit deskundige werk was de bestaande situatie. De voorstellen die AAC had geformuleerd stoelden in feite op het principe van de concentratie van de vliegroutes met al dan niet de concentratie van het gebruik van de start- en landingsbanen.

De heer François Roelants du Vivier vraagt of de opdracht van AAC eveneens betrekking had op het bestuderen van de scenario's voor het verspreiden van de vliegroutes. Indien ja, waarom was er in de voorstellen van AAC geen enkel scenario voor de verspreiding ervan te vinden. Wat gebeurt er in het buitenland terzake ? Wat zijn de krachtlijnen die doorgaans door de deskundigen terzake worden gehanteerd ?

Is AAC om advies gevraagd voor het opstellen van nieuwe isolatiezones in het kader van het scenario voor de verspreiding ten gevolge van de beslissingen van 24 januari 2003 ?

Is de heer Kamphuis van mening dat de criteria voor het afbakenen van de isolatiezones die zijn opgesteld na afloop van het deskundige onderzoek dat twee jaar heeft geduurd, geldig blijven voor het scenario voor het verspreiden van de vluchten waarover op 24 januari 2003.

Valt een spreidingsscenario te rijmen met een isolatieprogramma in een interventiezone die wordt afgebakend op

contours de zone d'intervention sont calculés sur base des moyennes annuelles de bruit ? M. François Roelants du Vivier pense particulièrement aux pics de bruit : est-ce qu'il y aura toujours et partout concordance entre la délimitation et les valeurs limites de bruit par passage d'avion ? En d'autres termes, ne risque-t-on pas d'imposer à Bruxelles et en périphérie bruxelloise des niveaux de bruit susceptibles de provoquer le réveil des citoyens parce que l'isolation complémentaire des chambres à coucher serait insuffisante, voire inexistante ?

Le survol de Bruxelles semble réservé aux avions ayant un quota count inférieur à 4. Est-ce un gage d'un survol silencieux ou doit-on s'attendre à des passages bruyants en fonction du type d'appareil, de sa charge ou d'autres paramètres tels que les conditions atmosphériques ?

Quelles seraient vos recommandations concernant l'adaptation des critères d'isolation pour garantir à tous les citoyens un sommeil réparateur ?

Qu'est-ce qui justifie une réaction aussi virulente des habitants et de leurs représentants politiques du Noordrand ? Y a-t-il eu une erreur d'appréciation globale ? A votre avis, la nouvelle procédure concentrée a-t-elle été mise en route trop rapidement ? Aurait-il mieux valu attendre la suppression des boeings 727 « hushkittés » ?

Les 727 disparus, le niveau de gêne a-t-il réellement et significativement augmenté dans le Noordrand par rapport à la situation qui prévalait auparavant ? La fréquence de survol du Noordrand doit-elle être considérée comme inhumaine et a-t-elle vraiment augmenté par rapport à la situation antérieure compte tenu du fait que la concentration des décollages depuis la piste 25R n'a jamais été appliquée ?

En ce qui concerne la prise en compte des critères de sécurité, M. François Roelants du Vivier souligne qu'il a été beaucoup question de problèmes de sécurité liés au survol des zones urbaines.

M. Kamphuis en tant qu'expert considère-t-il le critère sécurité comme un critère pertinent pour le choix des trajectoires de vol ?

Comment intègre-t-il cette dimension dans son travail d'optimisation des procédures au niveau du bruit ? Qu'est-ce qui se fait à l'étranger par rapport au survol de zones densément peuplées ?

Concernant les vols de jour, M. François Roelants du Vivier relève qu'AAC s'est vu confier une mission relative au trafic aérien de jour également. AAC a-t-il pu achever sa mission à ce niveau ?

Les experts d'AAC ont pu constater la réalité de la situation existante quant à la répartition des vols et quant à

basis van jaarlijkse lawaaigemiddelden ? De heer François Roelants du Vivier denkt voornamelijk aan de geluidspieken. Is er steeds en overall overeenstemming tussen de afbakening en de grenswaarden voor het lawaai per overvlucht ? Met andere woorden loopt men niet het gevaar dat men in Brussel en in de rand rond Brussel geluidsniveaus oplegt die de burgers uit hun slaap kunnen wekken omdat de bijkomende isolatie van de slaapkamers onvoldoende zou zijn of zelfs dat er helemaal geen isolatie zou zijn.

Boven Brussel zouden alleen vliegtuigen met een quota count van minder dan 4 mogen vliegen. Is dit een waarborg dat er geen lawaaihinder is bij het overvliegen of mag men zich verwachten aan lawaaihinder naargelang van het type vliegtuig van de lading of van andere parameters zoals de weersomstandigheden ?

Wat zouden uw aanbevelingen zijn in verband met aanpassing van de isolatiecriteria om te garanderen dat alle burgers een voldoende nachtrust hebben ?

Waarom hebben de inwoners en de politieke vertegenwoordigers van de Noordrand zo fel gereageerd ? Is er een globale beoordelingsfout gemaakt ? Is de nieuwe procedure voor de concentratie volgens u té vlug opgestart ? Had men beter gewacht op de buitengebruikstelling van de Boeings 727 voorzien van een hushkit ?

Is de lawaaihinder in de Noordrand aanzienlijk toegenomen in vergelijking met de vroegere situatie nu de Boeing 727 buiten gebruikt zijn gesteld ? Moet de frequentie van de overvliegende vliegtuigen in de Noordrand als onmenselijk worden beschouwd en is deze werkelijk toegenomen in vergelijking met vroeger gelet op het feit dat de concentratie van de vliegtuigen die opstijgen vanaf startbaan 25R nooit is toegepast ?

In verband met de veiligheidscriteria wijst de heer François Roelants du Vivier erop dat er veel sprake geweest is van veiligheidsproblemen bij het overvliegen van stedelijke gebieden.

Vindt de heer Kamphuis als deskundige dat het veiligheids criterium een relevant criterium is bij de keuze van de vliegroutes ?

Hoe houdt hij hiermee rekening bij het verbeteren van de procedures op het vlak van de geluidshinder ? Wat doet men in het buitenland in verband met vluchten boven drukbevolkte gebieden ?

In verband met de vluchten overdag wijst de heer François Roelants du Vivier erop dat men aan AAC eveneens een opdracht heeft toevertrouwd in verband met het luchtverkeer overdag. Heeft AAC deze opdracht reeds volbracht.

De deskundigen van AAC hebben de bestaande situatie kunnen vaststellen op het vlak van de verdeling van de

l'étendue des zones affectées par le bruit des avions. Est-il exact, comme l'affirment certaines associations de riverains relayées par les médias et par de nombreux mandataires politiques, que pratiquement toutes les nuisances sont concentrées sur le Noordrand ? Les communes de l'est de Bruxelles et de la périphérie est de Bruxelles ne subissent-elles pas une situation comparable tant en termes de bruit moyen qu'en termes de fréquence de passage ?

Est-il exact que les options sur lesquelles AAC avançait, consistaient pour une bonne part à réduire ou à supprimer les procédures de décollage virant à gauche au départ de la piste 25R et survolant les communes de l'est de Bruxelles ainsi que la périphérie est de Bruxelles ? Est-il exact que cette option permettait de réduire de plusieurs dizaines de milliers le nombre de personnes fortement affectées par les nuisances sonores du trafic aérien diurne ?

Y a-t-il moyen de disposer des rapports intermédiaires que M. Kamphuis a rédigé dans le cadre des missions qui ont été confiées à AAC par BIAC et par le Ministère des communications et du transport fédéral ?

Mme Béatrice Fraiteur souhaite savoir si la situation dans le Noordrand était à ce point invivable qu'il a fallu revenir sur les décisions prises au préalable ? Enfin, elle rejoint son collègue, M. François Roelants du Vivier, quant à ses questions relatives à la sécurité du survol d'une région densément habitée.

L'expert peut-il faire état des expériences à l'étranger, notamment en ce qui concerne la sécurité ? Elle souhaiterait aussi que M. Kamphuis donne son avis sur une délocalisation éventuelle d'une partie des activités aériennes à Bruxelles-National.

M. Michel Van Roye relève que les études d'AAC ont porté une fois sur la concentration et ensuite sur la dispersion. Il souhaiterait recueillir l'avis de l'expert hollandais en dehors de toute contingence politique : quelle est sa préférence en matière de sécurité : des routes concentrées ou dispersées ?

Enfin, que pense l'expert de la variation d'un degré de la trajectoire qui a eu lieu ? Cela change-t-il quelque chose ?

M. Jan Kamphuis signale en premier lieu que ce sera son assistant, M. Hoekstra, qui répondra quant aux vols de jour.

Il précise par ailleurs que la mission qui a été confiée à AAC n'a jamais touché au projet d'isolation. La question à laquelle les experts d'AAC ont dû répondre est de trouver les routes avec un nombre minimal d'habitations dans les normes de bruit fixées par BIAC et la KUL : Leq 55 dB(A). Ce n'est que lorsqu'on disposera des comptages réalisés par la KUL et des contours bruit que le programme d'isolation des maisons sera peaufiné.

vluchten en de gebieden die af te rekenen hebben met lawaaihinder veroorzaakt door vliegtuigen. Is het juist dat door sommige verenigingen van buurtbewoners, in de media en door vele politieke mandatarissen wordt beweerd, vrijwel alle hinder geconcentreerd is in de Noordrand. Verkeren de gemeenten in het oosten van Brussel en in de oostrand van Brussel niet in een vergelijkbare situatie op het vlak van de gemiddelde lawaaihinder en van de frequentie van overvliegende vliegtuigen ?

Is het juist dat de voorstellen van AAC er grotendeels in bestonden om het aantal vluchten met vertrek vanop startbaan 25R te verminderen of af te schaffen ? De vliegtuigen zwenken in dit geval naar links en vliegen boven de oostelijke gemeenten van Brussel en boven de oostrand van Brussel. Klopt het dat hierdoor enkele tienduizenden mensen minder last zouden hebben van geluidshinder door vliegtuigen overdag ?

Kan er inzage worden gegeven van de tussentijdse verslagen die de heer Kamphuis heeft opgesteld in het kader van de opdrachten die zijn toevertrouwd aan AAC door BIAC en door het federale ministerie van verkeer en vervoer.

Mevrouw Béatrice Fraiteur wenst te weten of de situatie in de Noordrand in die mate onleefbaar was dat men op de eerder genomen beslissingen dienen terug te komen. Tot slot heeft zij, net zoals haar collega, de heer François Roelants du Vivier, vragen over de veiligheid van vluchten over een drukbevolkt gebied.

Kan de deskundige zeggen wat de ervaring is in het buitenland, onder meer in verband met veiligheid ? Zij zou eveneens willen dat de heer Kamphuis zijn mening heeft over een eventuele delocalisatie van een gedeelte van de luchtvaartactiviteiten in Brussel Nationaal.

De heer Michel Van Roye merkt op dat er in de studies van AAC aandacht is besteed aan de concentratie en vervolgens ook aan de spreiding. Hij zou de mening van de Hollandse deskundige willen kennen los van de politieke situatie. Wat is zijn voorkeur inzake veiligheid : geconcentreerde routes of gespreide routes ?

Wat meent de deskundige ten slotte met de verandering met één graad van de route ? Verandert dat iets ?

De heer Jan Kamphuis zegt in de eerste plaats dat zijn assistent, hr. Hoekstra antwoorden zal geven in verband met de dagvluchten.

Hij preciseert voorts dat de opdracht die aan AAC is toevertrouwd nooit betrekking heeft gehad op het isolatieproject. De deskundigen van AAC dienden te zoeken naar routes, waarbij het aantal woningen binnen de door BIAC en KUL gestelde geluidsnormen : Leq 55 dB(A) minimaal is. Het programma voor de isolatie van de woningen zal pas worden verbeterd als men over de door de KUL uitgevoerde berekeningen van de geluidscontouren beschikt.

M. Jan Kamphuis signale que le travail qui a été réalisé par AAC, tant en ce qui concerne la plus grande concentration que la dispersion des routes, s'est basé sur l'accord du Kern du 11 février 2000. Cet accord prévoyait qu'il fallait améliorer le survol de nuit à différents niveaux :

- autres types d'avions, moins bruyants;
- autres routes;
- concentration: oui/non;
- amélioration de l'exécution des vols;
- là où la pression du bruit dû au survol est trop élevé : isolation des habitations.

M. Kamphuis précise que s'il est question de dispersion, cet état peut être obtenu par trois moyens :

- dispersion de l'utilisation des pistes, c'est-à-dire la piste 25R vers le nord et l'ouest et des vols vers le sud-est au départ de la piste 20;
- à partir d'une même piste, séparation rapide des avions avec des destinations de balises différentes ou, au contraire, faire coïncider le plus longtemps possible les routes;
- veiller à suivre le mieux possible les routes du point de vue de la navigation, cela donne également lieu à une légère dispersion par rapport à la route de vol choisie.

Il tient à préciser qu'AAC n'a pas eu de proposition à faire en matière de concentration de l'utilisation des pistes. Pour autant que ses informations soient correctes, la concentration de l'utilisation des pistes a été élaborée par BIAC à l'instigation de Mme Durant, la ministre fédérale des communications et du transport.

Selon lui, l'étude du ministère et le processus de prise de décision de 2000 à décembre 2002 a mené en février 2002 à la décision politique d'adopter le concept de concentration stable des routes de nuit, c'est-à-dire une concentration de tous les décollages à partir de la route 25R, du moins si les conditions météorologiques le permettaient.

Le 12 juin 2002, AAC a remis un rapport qui concernait son avis sur les routes de nuit. Ce rapport s'intitule « Définitif advies voor de nachtelijke vertrekroutes van de startbanen 25R, 02, 07R en 20 van Zaventem. Addendum 2 op het rapport Optimalisatie nachtelijke vertekroute van baan 25R van de luchthaven Zaventem dd 29 maart 2002 » door Ir. A.J. Kamphuis en P.J. Bode van AAC en Ir. A.C. Hoekstra van To 70.

L'objectif était d'avoir retiré les Boeings 727 avant d'adopter cette nouvelle route. Or, jusqu'au 31 octobre

De heer Jan Kamphuis zegt dat het werk dat door AAC is uitgevoerd, zowel in verband met de grotere concentratie als met de spreiding van de routes, steunt op het akkoord van het Kernkabinet van 11 februari 2000. Volgens dit akkoord dienden de nachtvluchten op verschillende vlakken te worden verbeterd :

- andere, minder lawaierige, types vliegtuigen;
- andere routes;
- concentraties: ja/nee;
- verbetering van de vluchtuitvoering;
- daar waar de geluidshinder ten gevolge van de vluchten te groot is: isolatie van de woningen.

De heer Kamphuis preciseert dat de spreiding op drie manieren kan worden verwezenlijkt :

- spreiding van het baangebruik, namelijk de baan 25R naar het noorden en westen en vluchten naar het zuidoosten van baan 20;
- vanaf een zelfde baan, snelle scheiding van de vliegtuigen met verschillende bestemming qua baken of intergeheel zolang mogelijk de routes samen laten vallen;
- er voor zorgen dat de routes zo goed mogelijk gevolgd worden op het vlak van de navigatie . Dit zorgt eveneens voor kleine spreiding om de gekozen vliegroute.

Hij wenst te preciseren dat AAC geen voorstel heeft moeten doen in verband met de concentratie van het baangebruik. Voor zover zijn informatie juist is zijn is de concentratie van het baangebruik opgesteld door BIAC op instigatie van de federale minister van verkeer en vervoer, mevr. Durant.

Volgens hem hebben het onderzoek van het ministerie en de besluitvorming van 2000 tot december 2002 in februari 2002 tot de politieke beslissing geleid om de nachtvluchten te concentreren, namelijk een concentratie van alle vluchten vanaf startbaan 25R ten minste als de weersomstandigheden zulks toelaten.

Op 12 juni 2002 heeft AAC een rapport bezorgd dat betrekking had op het advies van AAC over de nachtvluchten. Dit rapport luidt « Definitief advies voor de nachtelijke vertrekroutes van de startbanen 25R, 02, 07R en 20 van Zaventem. Addendum 2 op het rapport Optimalisatie nachtelijke vertekroute van baan 25R van de luchthaven Zaventem dd 29 maart 2002 » door Ir. A.J. Kamphuis en P.J. Bode van AAC en Ir. A.C. Hoekstra van To 70.

De bedoeling was dat de Boeings 727 buiten gebruik zouden worden gesteld alvorens deze nieuwe route te vol-

2002, il y avait toujours des vols de nuit de 727. On pouvait dès lors s'attendre à des réactions dans le *Noordrand* avec ces deux ou cinq survols de 727 de nuit.

M. Kamphuis estime qu'il est difficile de répondre à la question de savoir s'il y a eu des erreurs commises; en tant que technicien, il ne peut s'immiscer dans la discussion politique.

Il pense en outre que la pression pour la fermeture de l'aéroport de nuit n'est pas énorme; il semble que la conjugaison des données environnementales et économiques place l'aéroport dans une position économique assez confortable.

Il va de soi que s'il y a modification du survol et surtout lors d'une modification des routes, il y aura toujours des questions et des plaintes émanant des habitants à proximité de Bruxelles-National.

M. Kamphuis peut également souligner qu'aux Pays-Bas, pays du « Poldermodel », la préparation de ce type de modification se fait avec une beaucoup plus grande concertation avec les associations environnementales, les habitants et le secteur économique concernés. Il estime encore que les choses se seraient déroulées différemment s'il y avait eu une meilleure concertation.

En réalité, tout se déroulait correctement jusqu'en octobre 2002. Les modifications opérées au-dessus du Noordrand, dans le cas d'une meilleure concertation avec les associations et les habitants concernés, n'auraient sans doute pas mené à une révision de l'accord.

M. Kamphuis aborde le cas de Schiphol; il a été co-responsable pour la détermination des routes pendant des années.

Un choix clair a été effectué aux Pays-Bas: les opérations de nuit ont lieu sur le principe de la concentration. Cette concentration vise à la fois la route et la trajectoire suivie par les avions. Sur trente kilomètres de survol, tous les avions ont la même trajectoire. Toutefois, il faut savoir que la situation de Schiphol est plus avantageuse au niveau des habitations que dans le cas de l'aéroport de Bruxelles-National.

A la question de M. François Roelants du Vivier qui s'interrogeait quant aux quota counts inférieurs ou supérieurs à 4, M. Kamphuis ne peut que répondre qu'AAC n'a pas donné d'avis sur ce point.

La mission d'AAC a été d'élaborer les routes les moins bruyantes qui, bien évidemment, répondent aux normes de sécurité établies au niveau international. Il faut savoir que même si la localisation de l'aéroport de Bruxelles-National est moins avantageuse du point de vue de l'urbanisation que celle de Schiphol, les routes tracées répondent, dans les deux cas, à toutes les normes de sécurité établies au niveau

gen. Tot 31 oktober 2002 waren er nog steeds nachtvluchten met Boeings 727. Men kon dan ook reacties verwachten in de Noordrand met die twee ? Of vijf nachtvluchten met Boeings 727.

De heer Kamphuis meent dat het moeilijk is te antwoorden op de vraag of er fouten zijn gemaakt. Als technicus kan hij zich niet mengen in de politieke discussie.

Hij meent bovendien dat de druk om de luchthaven 's nachts te sluiten niet erg groot is. Gelet op de milieu- en economische inzet lijkt de luchthaven daardoor in een tamelijk comfortabele economische positie te zitten.

Het spreekt vanzelf dat wanneer de vluchten boven Brussel en vooral wanneer de routes gewijzigd worden, er nog altijd vragen en klachten zullen komen van de inwoners rond Brussel-Nationaal.

De heer Kamphuis onderstreept eveneens dat in Nederland, het land van het Poldermodel, de voorbereiding van dit soort wijzigingen in een veel ruimer overleg gebeurt met de milieuverenigingen, de omwonenden en de economische sector. Hij meent verder dat de zaken anders verlopen zouden zijn indien er beter overleg geweest was.

Alles verliep correct tot in oktober 2002. De wijzigingen boven de Noordrand zouden wellicht niet tot een herziening van het akkoord geleid hebben indien er beter overleg gepleegd was met de betrokken verenigingen en omwonenden.

De heer Kamphuis heeft het over het geval van Schiphol. Hij was medeverantwoordelijk voor de afbakening van de routes gedurende verscheidene jaren.

In Nederland is er een duidelijke keuze gemaakt. De nachtvluchten worden georganiseerd volgens het principe van de concentratie. Deze concentratie heeft zowel betrekking op de route en het traject van de vliegtuigen. Alle vliegtuigen volgen over 30 km boven een bepaald gebied hetzelfde traject. Men mag evenwel niet vergeten dat de situatie in Schiphol minder storend voor de omwonenden is dan de situatie op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Op de vraag van de heer François Roelants du Vivier die vragen had bij de quota counts die hoger of lager waren dan 4, kan de heer Kamphuis alleen maar antwoorden dat de AAC over dit punt geen advies gegeven heeft.

De opdracht van AAC bestond erin de minst lawaaierige routes uit te stippelen die uiteraard voldoen aan de internationaal gestelde veiligheidscriteria. De ligging van de luchthaven Brussel-Nationaal t.o.v. de woonbebouwing is minder gunstig dan die van Schiphol, maar de routes voldoen in beide situaties aan alle internationale veiligheidsnormen. De vraag van de heer Roelants du Vivier had ook

international. La question de M. François Roelants du Vivier visait également les « *third party risks* », c'est-à-dire les personnes qui ne sont pas directement concernées par le transport aérien. Dans ce cas-ci, la mission ne comportait pas ce volet.

AAC a, par contre, été associé à des missions similaires pour Schiphol et Francfort.

L'accident de 1992 à Schiphol a donné lieu à une étude approfondie « *Third party risks around airports* ». M. Kamphuis était dans le comité d'accompagnement de cette étude. Depuis 1992, l'étude des contours de risques pour déterminer les points d'impact potentiels en cas de crash aérien a donné lieu à des développements de modèles mathématiques et de calculs de risque à et autour de Schiphol. Ces modèles ont été intégrés dans les plans de développement de l'aéroport de Schiphol.

Toutes ces études ont mené à des prises de mesures ; on a notamment défini à proximité du bout de la piste de l'aéroport des zones de sécurité où toute construction est interdite. En conséquence, quelques habitations ont été détruites et quelques péniches ont été déplacées sur les canaux.

Si de 1992 à 1996 la sécurité externe avait pris le pas absolu même sur les nuisances sonores, ce n'est heureusement plus le cas aujourd'hui. M. Kamphuis peut affirmer que la sécurité externe à Schiphol n'a aujourd'hui presque pas d'influence sur l'utilisation des trajectoires ni la modification des routes. La définition des routes et des trajectoires se fait principalement en fonction du paramètre premier : diminution des nuisances sonores.

Lorsqu'on interroge le personnel de Schiphol, son avis est que la prise de décision a été correcte.

L'expert néerlandais est persuadé qu'en matière de politique de sécurité extérieure à Bruxelles-National, il faut qu'on réalise qu'il n'y a pas seulement des modèles et calculs à établir, il faut également prendre en compte correctement la perception du sentiment de sécurité et les considérations humaines/émotionnelles.

Pour ne citer qu'un cas, un vol d'un Boeing 747 au-dessus de Bruxelles la nuit est, du point de vue objectif, aussi sûr qu'un 747 au-dessus de Bruxelles le jour, la différence étant principalement la perception qu'on en a.

A la question de M. Michel Van Roye concernant l'adaptation de la trajectoire d'un degré, M. Kamphuis signale qu'ils ont eu la tâche d'éviter encore un peu plus le site Seveso de Belgian Shell.

A Mme Béatrice Fraiteur, M. Kamphuis signale qu'il demandera l'autorisation de BIAC de pouvoir divulguer le rapport.

betrekking op de « *third party risks* », d.w.z. de mensen die niet rechtstreeks betrokken zijn bij het luchtverkeer. In dit geval was dit aspect niet in de opdracht opgenomen.

AAC heeft is wel betrokken geweest bij soortgelijke opdrachten voor Schiphol en Frankfurt.

Het ongeval van 1992 in Schiphol heeft tot een grondige studie « *Third party risks around airports* » geleid. De heer Kamphuis maakte deel uit van het begeleidingscomité voor dit onderzoek. Sinds 1992 heeft het onderzoek naar de gevarenczones met potentiële punten van impact in geval van een crash, geleid tot de ontwikkeling van mathematische modellen en tot risicoberekeningen op en rond Schiphol. Deze modellen zijn opgenomen in de ontwikkelingsplannen voor de luchthaven van Schiphol.

Al deze studies hebben tot maatregelen geleid, o.a. dichtbij het einde van de piste van de luchthaven zijn « *safety areas* » gedefinieerd waarin geen bebouwing is toegestaan. Als gevolg hiervan zijn enkele woningen gesloopt en enkele woonschepen op de kanalen verplaatst.

Van 1992 tot 1996 was de externe veiligheid van veel groter belang dan de geluidshinder. Dat is vandaag gelukkig niet meer het geval. De heer Kamphuis bevestigt dat de externe veiligheid in Schiphol vandaag bijna geen invloed meer heeft op de trajecten of op de wijziging van de routes. De omschrijving van de routes en de trajecten wordt voornamelijk bepaald door de eerste parameter : de vermindering van de geluidshinder.

Wanneer men de mening vraagt van het personeel van Schiphol, kan men volgens hem vaststellen dat de besluitvorming correct gebeurd is.

De Nederlandse deskundige is ervan overtuigd dat het beleid voor de externe veiligheid op Brussel-Nationaal niet enkel rekening moet houden met de modellen en berekeningen, maar ook met de perceptie van het gevoel van veiligheid, de menselijke/emotionele aspecten.

Om maar één voorbeeld te geven : een vlucht van een Boeing 747 boven Brussel 's nachts is objectief gezien even veilig als een 747 boven Brussel overdag. Het enige verschil is de perceptie.

Op de vraag van de heer Michel Van Roye over de aanpassing van het traject met één graad, wijst de heer Kamphuis erop dat het de bedoeling was om de Seveso-site van Belgian Shell iets meer te vermijden.

Op de vraag van mevrouw Béatrice Fraiteur antwoordt de heer Kamphuis dat hij de toestemming van BIAC zal vragen om het rapport te verspreiden.

ments de l'aéroport vers la ville ainsi qu'au niveau économique par contre, ce fut un échec.

2. b) Exposé de M. Ado Hoekstra, de To 70, sous-traitant d'AAC

De plus amples explications sur la route de nuit proposée au départ de la piste 25R, selon le rapport 3 du 12 juin 2003.

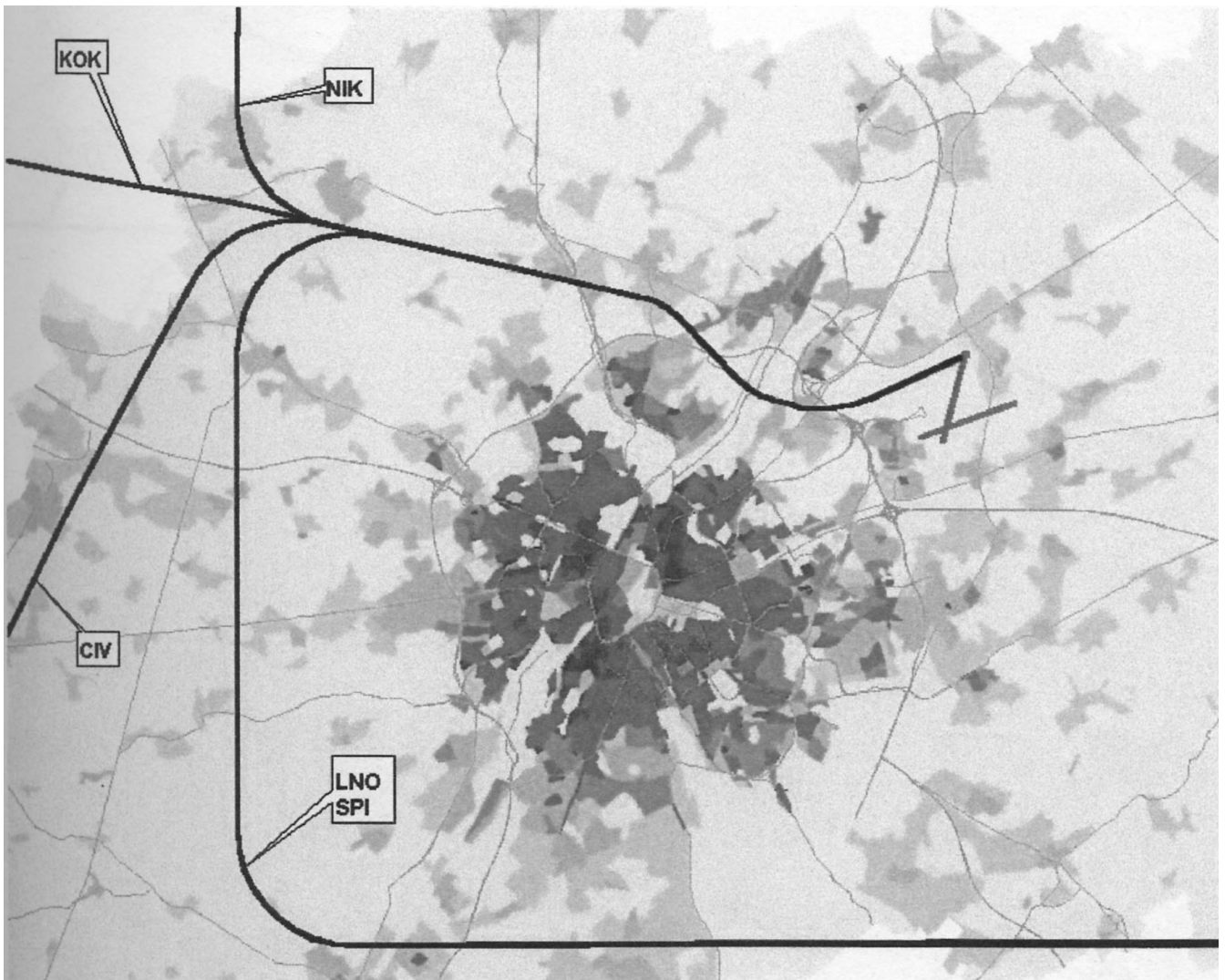
« Schéma de la route figurant dans ce rapport ».

standpunt van de verplaatsingen van de luchthaven naar de stad en vanuit economisch standpunt.

2. b) Uiteenzetting van de heer Aedo Hoekstra van To70, ondercontractant van AAC

Nadere toelichting op de voorgestelde nachtelijke route van baan 25R volgens rapport 3, dd. 12 juni 2003.

« Schema van de route uit dat rapport ».



Avec cette proposition, les avions survoleront en général davantage les zones les moins densément peuplées en raison de la méthode d'optimisation.

De ce schéma, M. Hoekstra peut déjà dire que les perdants au niveau des contours bruit ce sont les habitations dispersées dans les villages par rapport aux habitations dans les grandes agglomérations urbaines.

Suite aux accords conclus en Conseil des ministres le dimanche 5 mai, cette route se présente comme suit :

Selon le principe de la dispersion cette fois :

« Annexe 4 du rapport 4 ».

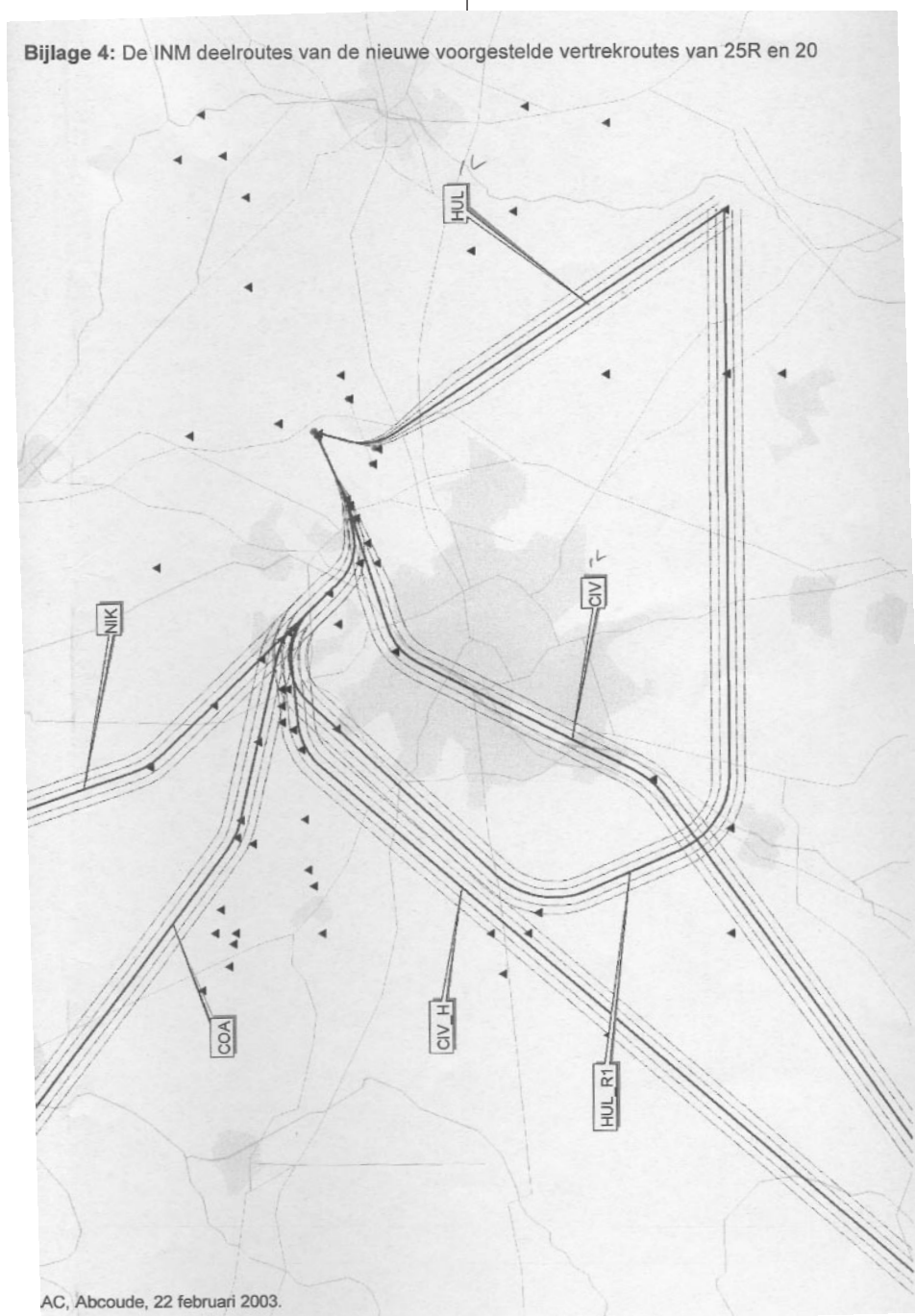
Volgens dit voorstel zullen de vliegtuigen, gezien de methode van optimalisatie, in het algemeen meer over de dunbevolkte gebieden vliegen.

In verband met dit schema kan de heer Hoekstra al zeggen dat de bewoners van woningen in de dorpen meer ernstige geluidshinder zullen ondervinden dan de bewoners van woningen in de grote stedelijke agglomeraties.

Na de akkoorden in de Ministerraad van zondag 5 mei ziet deze route er als volgt uit:

Ditmaal volgens het principe van de spreiding :

« Bijlage 4 uit het rapport 4 ».



Ce schéma montre que la dispersion a lieu au-dessus de Grimbergen et que les routes se séparent. On peut y distinguer clairement les trajectoires suivies par les avions les plus bruyants (H) et les avions plus légers qui, eux, traversent de part en part la Région bruxelloise vers Chièvres (L).

*Commentaires sur l'étude relative
aux procédures de jour d'AAC et de To70*

En préambule, M. Kamphuis explique qu'en décembre 2002 AAC a remis un rapport relatif aux procédures de vol de jour. Etant donné les problèmes politiques qu'ont suscité les vols de nuit, ce rapport n'a pas été utilisé par les responsables politiques fédéraux jusqu'à présent.

M. Hoekstra explique que l'objectif poursuivi dans cette étude commandée par le ministère des Transports était d'optimiser les procédures de vol de jour afin de réduire les nuisances sonores graves. La sécurité, les capacités portuaires et le maintien de la ponctualité en étaient des conditions annexes.

Une première étape est de calculer les niveaux de bruit LDEN (*day-evening-night*). Ce calcul de la charge de bruit doit permettre de quantifier les nuisances sonores selon les normes établies dans la directive européenne qui requiert l'utilisation de la charge de bruit moyenne sur de longues périodes. En réalité, les calculs ont été réalisés sur le modèle de la KUL « *Intergrated Noise Model* ». Ces calculs de bruit qui concernent donc le jour, le soir et la nuit ne peuvent être séparés. Ces calculs ont été réalisés selon le scénario de l'utilisation vingt-quatre heures sur vingt-quatre de l'aéroport. Ensuite, ces contours de charge de bruit sont traduits en nombre de personnes subissant des nuisances sonores graves.

Cette étude a été réalisée avec différentes variantes au niveau de l'utilisation de la piste et du tracé de nouvelles routes de décollage éventuelles. La variante zéro partait de l'utilisation actuelle de l'aéroport avec des extrapolations faites de l'année 2000 à l'année 2010 pour pouvoir analyser l'évolution de la composition de la flotte.

A côté de cette variante, différentes autres possibilités ont été analysées avec modification des routes et des trajectoires. Les différentes variantes sont reprises dans le rapport qui a été remis à la ministre fédérale des Transports. En réalité, dans cette étude AAC et To 70 ont utilisé les mêmes hypothèses de départ (modification des routes et trajectoires) pour la nuit que celles qui avaient été prises pour le projet d'isolation des habitations dans un contour bruit dont les nuisances étaient trop importantes.

Uit dit schema blijkt dat de vluchten boven Grimbergen gespreid worden en dat de routes van elkaar gescheiden worden. Men kan er een duidelijk onderscheid maken tussen de routes die gevolgd worden door meer lawaaierige vliegtuigen (H) en de lichtere vliegtuigen die het Brussels Gewest naar Chièvres (L) overvliegen.

*Toelichting op het onderzoek naar
de dagprocedures van AAC en To70*

De heer Kamphuis merkt vooraf op dat de AAC in december 2002 een rapport over de procedures voor de dagvluchten heeft overgezonden. Gelet op de politieke problemen die de nachtvluchten hebben doen rijzen, werd dit verslag tot nu niet gebruikt door de Federale bewindslieden.

De heer Hoekstra legt uit dat het ministerie van Transport deze studie heeft laten uitvoeren om de procedures voor de dagvluchten te optimaliseren teneinde ernstige geluidshinder te verminderen. Daarbij warden veiligheid, de havencapaciteit en het behoud van stiptheid randvoorwaarden.

In eerste fase moet de geluidsbelasting in LDEN (*day-evening-night*), berekend worden. De berekening van de geluidsbelasting moet het mogelijk maken de geluidshinder te kwantificeren volgens de normen van de Europese richtlijn die het gebruik van de gemiddelde geluidsbelasting over lange periodes vereist. In de praktijk worden de berekeningen uitgevoerd volgens het « *Intergreted Noise Model* » van de KU Leuven. Deze geluidsberekeningen die dus betrekking hebben op de dagperiode, avond en nachts, mogen niet van elkaar gescheiden worden. Bij deze berekeningen gaat men ervan uit dat de luchthaven dag en nacht wordt gebruikt. Vervolgens worden die geluidsbelastingcontouren vertaald in aantallen personen die ernstige geluidshinder.

Deze studie werd uitgevoerd met verschillende varianten op het vlak van het baangebruik en de ligging van mogelijke nieuwe vertrekroutes. De nulvariant gaat uit van het huidige gebruik van de luchthaven met extrapolaties van het jaar 2000 naar het jaar 2010 om ook de evolutie van de ontwikkeling van de vlootsamenstelling te kunnen analyseren.

Naast deze variant werden verschillende alternatieven geanalyseerd, waarbij de routes en de trajecten gewijzigd werden. De verschillende varianten staan in het verslag dat aan de Federale minister van Transport is bezorgd. In de praktijk zijn AAC, tezamen met To70, voor de nacht in deze studie uitgegaan van dezelfde beginhypothesen (wijziging van de routes en de trajecten) die gebruikt werden voor het geluidsisolatieprogramma voor de woningen in een geluidscoutour die aan te veel hinder is blootgesteld.

Si on part de la situation actuelle, l'analyse de la situation montre que quelque 33.000 personnes subissent des nuisances sévères de jour en 2000 et que le nombre de personnes atteintes en 2010 serait de 29.000 personnes étant donné que les avions deviennent plus silencieux.

Avec les variantes E et F qui supposent une modification des routes, le nombre de personnes subissant des nuisances graves dues au survol se réduira encore pour ne plus atteindre que 20.000 personnes.

3. Echange de vues avec M. Robert Delathouwer, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la Mobilité, la Fonction Publique, la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente

Le secrétaire d'Etat accompagné du major De Sneyder des pompiers répondra aux questions des députés relatives à la sécurité.

M. Michel Van Roye souhaite entendre le secrétaire d'Etat sur l'hypothèse d'un crash aérien.

Le nombre de pompiers dont il dispose suffit-il ou peut-il avoir recours à des pompiers des communes hors Région ?

Ne manque-t-il pas un poste avancé à Neder-over-Heembeek (il se fait ici le relais d'une demande répétée à maintes reprises des habitants de Neder-over-Heembeek).

M. Robert Delathouwer pencherait pour répondre au député que ni lui ni ses pompiers ne sont jamais prêts à intervenir dans le cas d'une catastrophe aérienne étant donné l'impossibilité de déterminer le point d'impact.

Le secrétaire d'Etat relève que tout peut avoir été planifié, le crash d'un avion ne permet pas de mettre en œuvre les mesures préventives prises comme dans le cas d'une catastrophe qui peut être circonscrite géographiquement : une catastrophe sur un site Seveso, seuil 1, par exemple.

M. Robert Delathouwer signale qu'il y a des accords de coopération. Dans le cas d'une catastrophe d'une telle ampleur, le plan catastrophe implique que le corps de pompiers ne sera pas suffisant et que l'arrondissement bruxellois pourra avoir recours à d'autres corps de pompiers.

On ne peut pas non plus définir les besoins en matière de corps de pompiers en fonction d'une catastrophe potentielle importante et engager ainsi des personnes qui ne devraient peut-être pas travailler durant dix ans. Cela n'est pas envisageable. La réponse à fournir à la question de savoir si le corps des pompiers est suffisant pour le travail journalier ou en cas de catastrophe majeure est très différente.

Uit de analyse van de huidige situatie blijkt dat in het jaar 2000 ca. 33.000 personen overdag ernstige hinder ondervinden en dat dit aantal tegen het jaar 2010 zou dalen zou 29.000 personen, aangezien de vliegtuigen stiller zullen worden.

Volgens de variante E en F, die een wijziging van de routes veronderstellen, kan het aantal personen die ernstige hinder ondervinden van overvliegende vliegtuigen, dan verder dalen tot 20.000.

3. Gedachtewisseling met de heer Robert Delathouwer, staatssecretaris bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Brandbestrijding en dringende medische Hulpverlening

De staatssecretaris zal bij, bijgestaan door majoor De Sneyder van de brandweer, de vragen van de volksvertegenwoordiger over de veiligheid beantwoorden.

De heer Michel Van Roy wil de staatssecretaris horen spreken over een eventuele vliegtuigramp.

Beschikt hij over voldoende brandweermannen of kan hij een beroep doen op brandweermannen van de gemeenten buiten het Gewest ?

Ontbreekt er geen voorpost in Neder-over-Heembeek (hij verwijst hier naar een vraag die de inwoners van Neder-over-Heembeek verschillende gesteld hebben).

De heer Robert Delathouwer antwoordt de volksvertegenwoordiger dat noch hijzelf noch zijn brandweermannen ooit klaar zullen zijn om in te grijpen bij een luchtramp, aangezien het punt van inslag niet kan worden bepaald.

De staatssecretaris wijst erop dat men alles kan plannen, maar dat bij een vliegtuigcrash de preventiemaatregelen zoals het geval van een ramp die geografisch kan worden afgebakend zoals een ramp in een Seveso-bedrijf, drempel 1, niet genomen kunnen worden.

De heer Robert Delathouwer wijst erop dat er samenwerkingsakkoorden bestaan. Bij een ramp van een dergelijke omvang gaat het rampenplan ervan uit dat het brandweerkorps niet groot genoeg is en dat het Brussels arrondissement een beroep zal kunnen doen op andere brandweerkorpsen.

Men kan evenmin de behoeften op het vlak van het brandweerkorps omschrijven op basis van een potentieel grote ramp en aldus personen aanwerven die misschien tien jaar niet zouden hoeven te werken. Daar kan geen sprake van zijn. Het antwoord op de vraag op de vraag of er genoeg brandweermannen zijn voor het dagelijkse werk of ingeval van een grote ramp is zeer verschillend.

En ce qui concerne les postes avancés, plus particulièrement d'un poste avancé à Neder-over-Heembeek, le major De Sneyder informe le commissaire que l'implantation des postes avancés s'est faite sur base d'études datant du début des années '70. Lorsque les cinq corps d'intervention ont été regroupés sous la structure faîtière de l'agglomération. Cette implantation s'est faite en fonction de la vitesse d'intervention et des possibilités de pénétration aisée dans les quartiers.

Le major De Sneyder signale que là où un manquement a été détecté, c'est du côté de la rue Marconi sur les territoires de Saint-Gilles/Forest. Un terrain avait été acheté mais selon le phénomène Nimby le poste avancé n'a jamais pu être implanté à cet endroit.

Tout le monde veut une ambulance et un camion de pompiers dans les quelques secondes chez soi après un incident mais personne ne veut un poste avancé près de son habitation.

Le major De Sneyder informe les parlementaires que le Ministère de l'Intérieur a commandé une étude pour définir les interventions nécessaires sur base d'un certain nombre de paramètres. Pour cette étude, Bruxelles a joué le rôle de fonction pilote. Le major ne dispose cependant pas encore des conclusions de cette étude.

L'effectif actuel des pompiers est de 1.200 personnes, ce qui est un sous-effectif pour différentes raisons.

Actuellement, la Région de Bruxelles-Capitale procède à de nouveaux recrutements pour pouvoir engager des personnes se situant à un niveau inférieur dans l'échelle des âges et pour pouvoir tenir compte de la prépension à 56 ans.

S'il n'y avait pas de congés maladie et d'accidents de travail, les unités présentes par jour devraient être de 138. Dans la réalité, l'effectif tourne autour de 125 personnes, ce qui veut dire que la charge de travail est plus lourde que si l'effectif était complet par jour. Le major De Sneyder signale que les pompiers tiennent provisoirement le coup. Ils sont bien conscients que l'objectif des autorités politiques est de compléter le cadre de 1.200 personnes basé sur des semaines de 38 heures et de rajouter 15 à 25 personnes par tour comme effectifs.

M. Joseph Parmentier revient au centre de crise. Il souhaite savoir si le secrétaire d'Etat Robert Delathouwer dispose de moyens budgétaires à y affecter.

Pour le secrétaire d'Etat, le concept de centre de crise est tout à fait crucial. Il a été instauré en Belgique par le Fédéral en 1985 après les attentats des CCC. M. Robert Delathouwer s'en souvient pertinemment bien étant donné qu'à l'époque il travaillait au cabinet du Vice-Premier ministre compétent en la matière, M. Philippe Moureaux.

Wat de voorposten, meer bepaald een voorpost in Neder-over-Heembeek betreft, deelt majoor De Sneyder het commissielid mee dat de voorposten gevestigd zijn op basis van studies die van het begin van de jaren '70 dateren, toen er vijf interventiekorpsen gegroepeerd werden onder de overkoepelende structuur van de agglomeratie. Deze voorposten zijn gevestigd rekening houdend met de interventie snelheid en de mogelijkheden om de wijken gemakkelijk te bereiken.

Majoor De Sneyder wijst erop dat er een tekortkoming werd vastgesteld aan de Marconistraat in Sint-Gillis/Vorst. Er was een terrein aangekocht, maar volgens het Nymby-syndroom kon de voorpost nooit gevestigd worden op die plaats.

Als er zich thuis een ongeval voordoet wil iedereen dat er een ambulance en een brandweervagen binnen enkele seconden ter plaatse zijn, maar niemand wenst een voorpost dicht bij zijn woning.

Majoor De Sneyder deelt de parlementsleden mee dat het Ministerie van Binnenlandse zaken een studie heeft laten uitvoeren om op basis van een aantal parameters de noodzakelijke interventies te omschrijven. Voor die studie heeft Brussel een voortrekkersrol gespeeld. De majoor beschikt echter nog niet over de conclusies van deze studie.

De huidige personeelsformatie van de brandweer telt 1.200 personen. Dat is te weinig om verschillende redenen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat thans over nieuwe aanwervingen om jongere personen te kunnen aanwerven en rekening te kunnen houden met het brugpensioen op 56 jaar.

Zonder ziekteverlof en arbeidsongevallen zouden er 138 brandweermannen per dag aanwezig moeten zijn. In de praktijk zijn dat er ongeveer 125. Dat betekent dat het werk zwaarder is dan als de dagbezetting volledig zou zijn. Majoor De Sneyder wijst erop dat brandweermannen deze situatie voorlopig volhouden. Ze zijn er zich terdege van bewust dat de overheid ernaar streeft de formatie van 1.200 brandweermannen op basis van een 38 uren week aan te vullen en voor 15 à 20 extra brandweermannen per wachtbeurt zorgen.

De heer Joseph Parmentier komt terug op het crisiscentrum. Hij wil weten of staatssecretaris Robert Delathouwer daar begrotingsmiddelen kan voor uittrekken.

Volgens de staatssecretaris is het begrip « crisiscentrum » zeer essentieel. Het werd in 1985 door de Federale Overheid in België ingevoerd na de aanslagen van de CCC. De heer Robert Delathouwer herinnert zich dat nog zeer goed aangezien hij destijds werkte op het kabinet van de bevoegde Vice-premier, de heer Philippe Moureaux. Het

Il s'agit, en premier lieu, d'une compétence du ministre des Affaires intérieures.

M. Robert Delathouwer rappelle aux parlementaires qu'un centre de crise avait été instauré pour pouvoir faire face au bug informatique de l'an 2000. Ce centre de crise temporaire avait été instauré à l'avenue de l'Héliport. Depuis lors, des contacts réguliers ont été établis avec Madame le Gouverneur pour avancer sur ce point.

Mme le Gouverneur présentera très prochainement l'étude qu'elle a fait réaliser sur le centre de crise dans les semaines à venir.

Sans pouvoir fournir de plus amples informations, le secrétaire d'Etat signale d'ores et déjà que le centre de crise, qui sera instauré en Région bruxelloise en concertation avec le ministre de l'intérieur, sera vraisemblablement un centre de crise mobile car il doit pouvoir être aisément déplacé. Les moyens humains existent au sein des pompiers pour la mise sur pied de ce centre de crise.

M. Michel Van Roye suppose que l'éventualité d'un poste avancé à Neder-over-Heembeek est englobée dans l'étude globale qui sera discutée prochainement. Le député souhaiterait que les parlementaires puissent avoir connaissance de cette étude.

Le député estime qu'on peut comparer un crash aérien au lieu de la catastrophe à un incident Seveso.

Le ministre Didier Gosuin ne partage pas ce point de vue car un avion se déplace.

M. Michel Van Roye continue à croire qu'on peut le comparer un Seveso à un point donné lors de son impact au sol. Il souhaite savoir si la Région de Bruxelles-Capitale est suffisamment outillée pour pouvoir faire face à un accident de ce type qui a généralement lieu lors du décollage, c'est-à-dire lorsque les réservoirs de l'avion sont remplis de kérosène. Les différentes disciplines d'intervention concernées peuvent-elles faire face à cette dispersion de kérosène ?

Le député se demande s'il y a des échanges avec des corps de pompiers étrangers pour que les équipements des pompiers bruxellois soient au point dans le cas d'une telle catastrophe.

Le secrétaire d'Etat, M. Robert Delathouwer, confirme en effet qu'il y a des contacts systématiques avec des corps de pompiers à l'étranger. Il ne faut néanmoins pas perdre de vue que la probabilité d'un tel crash aérien est de 1 pour 1.000.000.

M. Michel Van Roye maintient néanmoins qu'à Bruxelles-National les problèmes majeurs qui peuvent se poser

vaat in de eerste plaats om een bevoegdheid van de minister van Binnenlandse zaken.

De heer Robert Delathouwer herinnert de parlementsleden eraan dat er een crisiscentrum was opgericht om in problemen ten gevolge van de millenniumbug te kunnen opvangen. Dat tijdelijke crisiscentrum werd geïnstalleerd in de Helihavenlaan. Sindsdien zijn er regelmatig contacten met de gouverneur om op dit vlak resultaten te boeken.

De gouverneur zal zeer binnenkort, in de komende weken, de studie voorstellen die ze over het crisiscentrum heeft laten uitvoeren.

De staatssecretaris kan niet meer inlichtingen verstrekken, maar wijst er nu al op dat het crisiscentrum dat in het Brussels Gewest zal worden opgericht in overleg met de minister van Binnenlandse zaken, waarschijnlijk een mobilicrisiscentrum zal zijn, want het moet gemakkelijk verplaatst kunnen worden. De brandweer beschikt over de personele middelen om dit crisiscentrum op te richten.

De heer Michel Van Roye veronderstelt dat de mogelijkheid van een voorpost in Neder-over-Heembeek opgenomen is in de allesomvattende studie die binnenkort besproken zal worden. De volksvertegenwoordiger wenst dat de parlementsleden kennis kunnen nemen van deze studie.

De volksvertegenwoordiger vindt dat men de plaats van een luchtvaartramp kan vergelijken met een Seveso-ramp.

De minister van leefmilieu is het daar niet mee eens, want een vliegtuig verplaatst zich.

De heer Michel Van Roye gelooft nog altijd dat men een vergelijking kan maken met een Seveso-bedrijf op een bepaald punt, op het ogenblik van de impact op de grond. Hij wil weten of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voldoende uitgerust is om op te treden ingeval van een dergelijke ramp, die meestal gebeurt bij het opstijgen wanneer de brandstoftanken van het vliegtuig nog vol zijn. Beschikken de verschillende interventie-eenheden over voldoende middelen om op te treden tegen een dergelijke brandstofverspreiding ?

De volksvertegenwoordiger vraagt zich af of er ervaringen uitgewisseld worden met buitenlandse brandweerdiensten opdat de Brusselse brandweerdiensten voldoende uitgerust zouden zijn in geval van een dergelijke ramp.

De staatssecretaris, de heer Robert Delathouwer bevestigt inderdaad dat er systematisch contact is met buitenlandse brandweerdiensten. Men mag echter niet vergeten dat een kans dat een dergelijke vliegtuigcrash 1 op 1.000.000 is.

De heer Michel Van Roye blijft er evenwel bij dat de grootste problemen op Brussel Nationaal kunnen voordoen

peuvent avoir lieu lors du décollage, c'est-à-dire presque systématiquement au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Robert Delathouwer est d'avis qu'il faut faire attention à ce type de propos et à vouloir rejeter toutes les nuisances dans une région donnée. Pour lui, la situation est aussi dramatique qu'un crash ait lieu au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale, arrondissement urbanisé, ou au-dessus d'un village à l'habitat dispersé en Région flamande ou Région wallonne.

Les responsables de l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi que les responsables politiques ont fait la balance entre les nuisances en matière de sécurité, de bruit, ainsi que la balance entre les facteurs économiques et d'emploi.

Aucun corps de pompiers au monde ne peut faire face aux catastrophes majeures ou les éviter. Ce que les autorités politiques peuvent faire, c'est prendre les mesures pour arriver le plus rapidement possible sur le lieu de la catastrophe. Il rappelle que le plus grand corps de pompiers au monde, celui de New-York, ne pouvait répondre à la catastrophe des Twin Towers. La réponse la plus évidente est localisée dans l'expérience et le savoir-faire du corps de pompiers dont dispose la Région de Bruxelles-Capitale.

Et le major De Sneyder renchérit en précisant qu'il ne pourrait que décevoir les parlementaires avec le meilleur plan catastrophe pour la Région de Bruxelles-Capitale, avec le meilleur corps de pompiers pour remédier à ce type de catastrophe, dont l'occurrence est quasi nulle. Pour rappel, une seule catastrophe aérienne d'ampleur a eu lieu au-dessus de Kampenhout en 1967 qui a entraîné la mort de l'équipage, d'une équipe de basket et d'un cultivateur de la localité.

Le major De Sneyder précise encore que le corps des pompiers bruxellois se prépare tous les ans sous la coordination de BIAC à des exercices pour faire face à un éventuel crash aérien. Les exercices pour faire face notamment à quatre incendies simultanés font partie de l'opération. Cependant, il faut bien être conscient que les prévisions de lieux de crash sont difficiles car en général un avion quitte la trajectoire prévue.

Réunion du 17 juin 2003

A l'issue de ces différentes auditions, la commission est saisie d'une proposition de résolution rédigée par des membres des groupes MR, PS, Ecolo et CDH. Elle examine cette proposition (dont le texte se trouve en annexe du présent rapport) en application de l'article 28.2 du Règlement.

Mme Geneviève Meunier constate que le texte intègre la philosophie de l'arrêt de la Cour d'appel. Sur ce point,

bij het opstijgen, dat wil zeggen juist voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overvlogen wordt.

De heer Robert Delathouwer meent dat men moet opletten voor dergelijke redeneringen en men niet alle hinder op een ander Gewest mag afwentelen. Volgens hem is de situatie even dramatisch of de crash nu boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, een stedelijk arrondissement, gebeurt of boven een dorp met een verspreiden bewoning in het Vlaamse of het Waalse Gewest.

De leiding van de luchthaven Brussel Nationaal en de politici hebben een afweging gemaakt tussen de veiligheid, de geluidshinder en de economische factoren zoals werkgelegenheid.

Geen enkel brandweerkorps is voldoende uitgerust om op te treden in geval van zeer grote rampen of die te voorkomen. De politici kunnen enkel maatregelen nemen om zo snel mogelijk op de plaats van de ramp aanwezig te zijn. Hij herinnert eraan dat het grootste brandweerkorps in de wereld, dat van New-York, niets kon doen tegen de ramp van de Twin Towers. Wat vooral belangrijk is, is de ervaring en de know-how van de brandweer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Majoor De Sneyder voegt eraan toe dat hij de parlementsleden zelfs met het beste rampenplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alleen maar kan ontgoochelen, ook al beschikt hij over het beste brandweerkorps om in een dergelijke ramp op te treden, waarvan het risico bijna nul is. Hij herinnert eraan dat er maar een grote vliegtuigramp gebeurd is, te weten boven Kampenhout in 1967. Die heeft geleid tot de dood van de bemanning, een basketploeg en een landbouwer uit de omgeving.

Majoor De Sneyder preciseerd ook nog dat de Brusselse brandweerdienst ieder jaar onder de coördinatie van BIAC oefeningen doet met het oog op een eventuele vliegtuigramp. Er zijn bijvoorbeeld simulaties van vier gelijktijdige brandhaarden. Men moet er zich evenwel van bewust zijn dat men moeilijk voorspellen waar een vliegtuig crasht want in het algemeen wijkt een vliegtuig in dat geval van haar traject af.

Vergadering van 17 juni 2003

Na afloop van deze verschillende hoorzittingen wordt aan de commissie een voorstel van resolutie voorgelegd dat door leden van de MR-, PS-, Ecolo- en CDH-fractie is opgesteld. De commissie onderzoekt dit voorstel (waarvan de tekst als bijlage bij dit verslag is gevoegd) krachtens artikel 28.2 van het Reglement.

Mevrouw Geneviève Meunier stelt vast dat de tekst rekening houdt met de strekking van het arrest van het Hof

elle tient à demander une explication car l'interprétation du ministre bruxellois de l'environnement diffère de celle du Premier ministre fédéral. Elle y retrouve une logique de défendre uniquement les Bruxellois contre les habitants des autres Régions.

Mme Caroline Persoons estime qu'il faut tirer profit de la dispersion pour dire « d'utiliser d'autres pistes que la 25 droite pour les décollages nocturnes et diurnes », ce qui permettrait de diminuer le survol de Bruxelles.

Mme Béatrice Fraiteur, quant à elle, rappelle qu'elle a émis des doutes sur le fait qu'elle cosignerait la proposition de résolution finale dans la mesure où on ne la suit pas en se prononçant entièrement contre la dispersion des vols.

Et de souligner que la concentration des vols permet, quant à elle, de mener une politique d'isolation acoustique, ce qui n'est pas le cas lorsqu'on opte pour la dispersion.

Le paragraphe de la résolution qui s'élève contre l'augmentation de la dispersion ne la satisfait pas. Elle introduit un amendement à ce tiret visant à le remplacer par « de s'opposer à toute tentative de dispersion des vols de nuit, ainsi qu'à une extension de la dispersion des vols du jour ».

La députée ne comprend pas pourquoi lorsqu'on rouspète à Zaventem le gouvernement fédéral en tient compte et quand il s'agit des Bruxellois, personne ne bouge.

M. Alain Adriaens estime que l'arrêt de la Cour d'appel est une hérésie de juristes qui se mêlent de trafic aérien et proposent la dispersion partout de nuit comme de jour.

En suivant cet arrêt à la lettre, il serait peut-être utile de faire passer en rase-mottes les avions au-dessus du Cinquantenaire, au-dessus de la Grand Place, ...; ainsi tout le monde serait égal devant les nuisances du survol.

Cet arrêt a été rendu par des juges déconnectés de toute réalité. Il n'estime pas opportun au niveau politique de s'appuyer sur ce raisonnement biaisé pour trouver des arguments en faveur des Bruxellois. Il lui semble que la préoccupation principale doit être de provoquer le moins de nuisances possibles, indépendamment de qui les subit ou pas.

Enfin, il signale que dans un pays « normal » les choses ne se passeraient pas ainsi. Les décideurs viseraient à survoler les zones les moins densément peuplées, les moins dangereuses.

Si l'accord du 24 janvier 2003 prévoyait partiellement la dispersion, l'arrêt de la Cour d'appel disperse totalement.

van Beroep. Op dit punt wil zij meer uitleg want de interpretatie van de Brusselse minister voor Leefmilieu verschilt van die van de federale Eerste minister. Zij herkent daarin een poging om enkel de Brusselaars tegen de bewoners van de andere Gewesten te verdedigen.

Mevrouw Caroline Persoons meent dat men gebruik moet maken van de spreiding om andere banen dan de baan 25R te gebruiken voor de opstijgingen 's nachts en overdag. Op die manier zouden er minder vluchten boven Brussel zijn.

Mevrouw Béatrice Fraiteur herinnert eraan dat zij twijfels had of zij wel het eindvoorstel van resolutie zou mede-ondertekenen omdat men haar niet volgt door zich volledig tegen de spreiding van de vluchten uit te spreken.

Zij onderstreept dat de concentratie van de vluchten de mogelijkheid biedt om een geluidsisolatieprogramma op te stellen, wat niet het geval is wanneer men kiest voor de spreiding.

Zij is niet tevreden met het streepje waarin het parlement zich verzet tegen de uitbreiding van de spreiding. Zij dient een amendement op dit streepje in om het te vervangen door « zich te verzetten tegen iedere poging om de nachtvluchten te spreiden, alsook tegen een uitbreiding van de spreiding van de vluchten overdag ».

De volksvertegenwoordiger begrijpt niet waarom de federale regering rekening houdt met de bezwaren van Zaventem en nooit met die van de Brusselaars.

De heer Alain Adriaens vindt dat het arrest van het Hof van Beroep een dwaling van juristen is, die zich met het luchtverkeer bemoeien en zowel overdag als 's nachts een spreiding van de vluchten voorstellen.

Als men dit arrest letterlijk zou volgen zou het misschien nuttig zijn om de vliegtuigen vlak boven het Jubelpark en de Grote Markt te laten vliegen. Op die manier zou iedereen evenveel last hebben van de hinder van de overvliegende vliegtuigen.

Dit arrest is genomen door rechters die totaal wereldvreemd zijn. Het lid vindt het niet opportuun om een politieke beslissing te nemen op deze rare gedachtekronkel om argumenten te vinden ten voordele van de Brusselaars. Volgens hem moet de voornaamste zorg erin bestaan zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken, ongeacht wie die hinder ondervindt.

Hij wijst er tot slot op dat « normaal » land de zaken zo niet zouden verlopen. De beleidsbepalers zouden proberen om de minst bevolkte gebieden te overvliegen, alsook de minst gevaarlijke gebieden.

Het akkoord van 24 januari 2003 voorzag in een gedeeltelijke spreiding, maar het arrest van het Hof van Beroep stelt een volledige spreiding voor.

Pour conclure, M. Alain Adriaens ne souhaite pas que la proposition de résolution du Parlement bruxellois s'appuie sur cet arrêt même si cela profite aux Bruxellois. Il ne convient pas de s'engager dans une logique de compétition pour limiter les nuisances.

M. François Roelants du Vivier met en garde contre le risque suivant: à force de polir et repolir la proposition de résolution, il craint qu'on n'aboutisse pas à une résolution consensuelle adressée au Fédéral.

Il plaide pour que la commission avance sans désespérer étant donné les négociations pour la formation du gouvernement au Fédéral. Ce serait un signal fort que d'adopter une proposition élaborée par tous les partis démocratiques de la majorité.

M. Christos Doulkeridis rejoint M. François Roelants du Vivier dans son intervention.

Il souligne toutefois qu'il faut un équilibre entre le rôle du Parlement et du Gouvernement. Il lui semble que dans la proposition de texte soumise à la commission, il règne une légère confusion entre les deux.

Si le ministre Didier Gosuin souhaite exploiter l'arrêt de la Cour d'appel, libre à lui. Si le Parlement en faisait de même, ce serait une erreur; les commissaires n'ont pas à donner crédit à un arrêt de la Cour d'appel.

Il suggère dès lors de supprimer la référence faite à l'arrêt de la Cour d'appel dans les tirets.

Il demande également que soit pris en compte l'amendement de Michel Van Roye permettant de tenir compte des trois différents types de nuisances dues au survol: les nuisances sonores, les atteintes à la sécurité, ainsi que la pollution aérienne.

Il suggère qu'on examine point par point la proposition de résolution et que les parlementaires bruxellois défendent la position bruxelloise sans prêter le flanc à des critiques aisées de la part des représentants de la Région flamande ou du Fédéral.

M. Joseph Parmentier tient à préciser qu'à aucun moment il n'y a eu pression du cabinet du ministre bruxellois de l'environnement pour influencer la rédaction de la proposition de résolution.

M. Christos Doulkeridis signale qu'il n'a nullement fait de procès d'intention.

Mme Béatrice Fraiteur réitère son intention de cosigner la proposition de résolution dans le cas où ses collègues

De heer Alain Adriaens vraagt tot slot dat het voorstel van resolutie van het Hoofdstedelijk Parlement niet gebaseerd zou worden op dit arrest, ook als is dat in het voordeel van de Brusselaars. Men moet niet beginnen opbieden om de hinder te beperken.

De heer François Roelants du Vivier waarschuwt tegen het volgende gevaar: als men het voorstel van resolutie blijft verfijnen, bestaat het gevaar dat men geen consensus vindt over een resolutie die aan de federale overheid gericht moet worden.

Het lid vraagt dat de commissie voortwerkt, gelet op de federale regeringsonderhandelingen. Het zou een sterk signaal zijn wanneer alle democratische partijen van de meerderheid een voorstel zouden aannemen.

De heer Christos Doulkeridis is het eens met de heer de heer François Roelants du Vivier.

Hij onderstreept evenwel dat er een evenwicht nodig is tussen de taken van het Parlement en van de Regering. Volgens hem is er een lichte verwarring tussen die taken in het tekstvoorstel van de werkgroep.

De minister Didier Gosuin mag gebruikmaken van het arrest van het Hof van Beroep indien hij dat nodig vindt. Het lid meent dat het Parlement een vergissing zou begaan als het hetzelfde zou doen. De leden van de commissie moeten een arrest van het Hof van Beroep niet geloofwaardig maken.

Hij stelt dan ook voor om de verwijzing naar het arrest van het Hof van Beroep in de streepjes te schrappen.

Hij vraagt ook dat rekening gehouden wordt met het amendement van de heer Michel Van Roye dat een onderscheid maakt over drie soorten hinder verbonden aan de overvliegende vliegtuigen: de geluidshinder, de veiligheid, de luchtverontreiniging.

Hij stelt voor dat het tekstvoorstel punt per punt besproken wordt en dat de Brusselse parlementsleden het Brusselse standpunt verdedigen zonder zich bloot te stellen aan gemakkelijke kritiek van de vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest of van de Federale Staat.

De heer Joseph Parmentier, die de twee vergaderingen van de werkgroep bijgewoond heeft preciseert dat er op geen enkel moment druk uitgeoefend is door het kabinet van de Brusselse minister voor Leefmilieu om de tekst van de werkgroep aan te passen.

De heer Christos Doulkeridis wijst erop dat hij niemand verkeerde bedoelingen heeft willen toedichten.

Mevrouw Béatrice Fraiteur herhaalt dat zij het voorstel van resolutie mee wil ondertekenen op voorwaarde dat haar

tiennent compte du fait que la dispersion des vols va à l'encontre de toute logique de sécurité et de possibilité d'isolation acoustique.

Il lui semble important de préserver le considérant qui fait référence à l'arrêt de la Cour d'appel pour signifier dans le message au Fédéral que les Bruxellois ont pris connaissance de cet arrêt.

Le ministre Didier Gosuin signale qu'il n'est pas dans ses habitudes de porter un jugement sur le pouvoir judiciaire. Et de rappeler qu'il s'agit de pouvoirs séparés.

Cependant, l'arrêt de la Cour d'appel est intéressant dans la mesure où il fait notamment référence à l'article 23 de la Constitution. Pour la première fois, on retrouve l'équilibre fait entre les droits économiques et les droits environnementaux sans prédominance de l'un sur l'autre. Jusqu'alors, toutes les actions devant les tribunaux étaient balayées car ces liens n'étaient pas établis.

Pour le ministre, omettre la référence faite à cet arrêt dans les considérants serait une erreur politique, car il s'agit d'une grande victoire.

Quant à l'intervention de Mme Béatrice Fraiteur, le ministre ne peut que répéter qu'il ne faut pas rouvrir le débat de fond sur la dispersion; ce qu'il convient de faire c'est d'utiliser moins la piste 25R.

Le ministre Didier Gosuin rappelle que la piste 25R est utilisée à 65 % de nuit et à 89,5 % le jour. Il s'agit de pistes qui volent au-dessus de Diegem et de Haren et, au passage, Neder-over-Heembeek peut « bénéficier » des nuisances sonores de 14 vols sur 22 avant que ces avions ne prennent leur trajectoire « dispersée » ...

Se prononcer radicalement contre la dispersion reviendrait à dire qu'il faut continuer à charger le survol de Bruxelles.

L'arrêt de la Cour d'appel permettra à l'avenir de prendre davantage en compte l'intérêt économique lié à l'intérêt environnemental; les juges ont posé un principe de droit.

L'intérêt des Bruxellois n'est pas de prendre l'arrêt de la Cour d'appel pour argent comptant mais d'en faire état car il pourrait servir dans tout type de recours.

Pour Mme Caroline Persoons, il est important d'arriver à une proposition de résolution qui demande à terme l'interdiction du survol de nuit de Bruxelles et qui demande de limiter le nombre de mouvements à partir de l'aéroport de Bruxelles-National.

La députée estime également qu'il convient de faire état de l'arrêt de la Cour d'Appel dans la mesure où il donne

collega's rekening houden met het feit dat de spreiding van de vluchten in strijd is met de veiligheidsprincipes en met de mogelijkheid om de woningen te isoleren.

Volgens haar is het belangrijk om de considerans te behouden die naar het arrest van het Hof van Beroep verwijst om aan de Federale overheid duidelijk te maken dat de Brusselaars kennis genomen hebben van dit arrest.

De minister Didier Gosuin zegt dat hij niet de gewoonte heeft om een oordeel uit te spreken over de rechterlijke macht. Hij herinnert eraan dat het om gescheiden machten gaat.

Het arrest van het Hof van Beroep is niettemin interessant omdat het onder andere verwijst naar artikel 23 van de Grondwet. Voor de eerste maal worden de economische rechten en de milieurechten tegen elkaar afgewogen en wordt geen van beiden belangrijker geacht. Tot nu toe bleven alle vorderingen voor de rechtbanken zonder gevolg, omdat dit verband niet gelegd werd.

Volgens de minister is het een politieke vergissing om de verwijzing naar dit arrest in de consideransen te schrappen, want het gaat om een grote overwinning.

Wat het betoog van mevrouw Béatrice Fraiteur betreft, kan de minister alleen maar herhalen dat het debat ten gronde over de spreiding niet heropend moet worden. Wat men moet doen is aan 25R minder gebruiken.

De minister Didier Gosuin herinnert eraan dat baan 25R voor 65 % 's nachts gebruikt wordt en voor 89,5 % overdag. Het gaat om de pistes vanwaar vertrokken wordt boven Diegem en Haren. Boven Neder-over-Heembeek kan er geluidsoverlast zijn van 14 vluchten op 22 voordat deze vliegtuigen hun « gespreide » trajecten bereiken...

Als men zich radicaal kant tegen de spreiding, zegt men eigenlijk dat men vliegtuigen boven Brussel moet blijven doen vliegen.

Het arrest van het Hof van Beroep maakt het mogelijk om in de toekomst meer rekening te houden met de economische belangen afgewogen tegenover de milieubelangen. De rechters hebben een rechtsprincipe uitgevaardigd.

De Brusselaars hebben er geen belang bij het arrest van het Hof van Beroep voor zoete koek te slikken, maar er naar te verwijzen, want het zou kunnen dienen in alle soorten van beroep.

Volgens mevrouw Caroline Persoons dient er een voorstel van resolutie te worden opgesteld waarin gevraagd wordt om op termijn nachtvluchten boven Brussel te verbieden en het aantal bewegingen vanop de luchthaven Brussel-Nationaal te beperken.

De volksvertegenwoordiger is eveneens van oordeel dat men het arrest van het Hof van Beroep moet vermelden in

raison à un groupe de riverains et qu'il établit le lien entre les problèmes de santé et le survol.

M. Christos Doulkeridis estime que les parlementaires bruxellois doivent faire preuve d'humilité; il s'agit d'un message politique au Fédéral et non pas d'une participation aux négociations avec le gouvernement fédéral.

Il faut élaborer une proposition qui puisse être partagée par le plus grand nombre possible.

Le député n'a aucun problème à la participation du ministre de l'environnement; au contraire, il l'en remercie, mais il demande de ne pas caricaturer les différentes positions.

La volonté de Mme Béatrice Fraiteur est, selon lui, non pas de s'opposer à la limitation de la croissance de l'augmentation de la piste 25R mais de prôner l'abandon de la dispersion du survol indépendamment de la piste utilisée. En réalité, le ministre bruxellois est coincé par l'accord du 24 janvier 2003 qui introduit la dispersion.

Le ministre Didier Gosuin observe que ce n'est pas à partir de l'arrêt de la Cour d'Appel qu'on définit une politique aéroportuaire.

Il rappelle que la problématique du bruit des avions est de la responsabilité principale de l'Etat fédéral, comme cela est affirmé par l'arrêt. Les compétences des entités fédérées peuvent néanmoins limiter l'exercice de ces compétences fédérales.

Il rappelle que le souhait de Mme Béatrice Fraiteur est contre-productif. Il faut réellement s'opposer à la croissance des décollages à partir de la piste 25R, piste principale de décollage qui induit un survol systématique de Bruxelles à partir de cette piste. Et de rappeler que jusqu'à présent 90 % des mouvements de décollage s'effectuent à partir de cette piste 25R.

Mme Béatrice Fraiteur propose de laisser le dernier considérant tel quel.

M. Alain Adriaens se demande pourquoi le quota count a été porté à douze alors qu'il était initialement de quatre.

Le ministre Didier Gosuin précise que les accords visent une limitation des quotas count autorisés à douze. L'accord spécifie même (point 6.1.) que « Le gouvernement fédéral tient à la norme d'émission maximale QC 12 à titre de garantie à long terme ».

M. François Roelants du Vivier, en tant que rapporteur, observe que M. Van Hoobrouck avait signalé que le quota

zoverre het een groep omwonenden in het gelijk stelt en het verband tussen de gezondheidsproblemen en overvliegende vliegtuigen legt.

De heer Christos Doulkeridis meent dat de Brusselse Parlementsleden bescheiden moeten blijven. Het gaat om een politieke boodschap voor de Federale overheid en niet om deelname aan onderhandelingen met de Federale Regering.

Er moet een voorstel opgesteld worden dat door de meesten kan worden onderschreven.

De volksvertegenwoordiger heeft geen enkele bezwaar tegen de deelname van de minister van leefmilieu. Integendeel, hij bedankt hem daarvoor, maar hij vraagt dat er van de verschillende standpunten geen karikatuur wordt gemaakt.

Volgens hem wenst mevrouw Béatrice Fraiteur zich niet te kanten tegen de beperking van de toename van het gebruik van baan 25R, maar verkiest zij dat de vluchten boven het grondgebied niet gespreid worden, ongeacht de gebruikte baan. In de praktijk zit de Brusselse minister in de klem door het spreidingsakkoord van 24 januari 2003.

De minister Didier Gosuin merkt op dat men het luchthavenbeleid niet kan baseren op het arrest van het Hof van Beroep.

Hij herinnert eraan dat de geluidshinder voortgebracht door vliegtuigen onder de bevoegdheid van de Federale overheid valt, zoals in dat arrest bevestigd wordt. De deelgebieden kunnen echter de uitoefening van die Federale bevoegdheden beperken.

Hij herhaalt dat het de wens van mevrouw Béatrice Fraiteur contra-productief is. Men moet zich dat daadwerkelijk verzetten tegen de toename van het aantal vliegtuigen die vanop baan 25R, de meest gebruikte startbaan, die ertoe leidt dat Brussel systematisch overvlogen wordt. Hij herinnert eraan dat tot nu toe 90 % van de opstijgingsbewegingen vanop deze baan 25R uitgevoerd worden.

Mevrouw Béatrice Fraiteur stelt voor om de laatste considerans ongewijzigd te laten.

De heer Alain Adriaens vraagt waarom de quota count tot twaalf verhoogd werd terwijl hij oorspronkelijk vier bedroeg.

De minister preciseert dat de akkoorden ertoe strekken de toegelaten quota count te beperken tot twaalf. Het akkoord specificeert zelfs (punt 6.1.) dat « De Federale Regering vasthoudt aan de maximale emissienorm QC 12 bij wijze van lange termijn ga waarborg ».

Als rapporteur merkt de heer François Roelants du Vivier op dat de heer Van Hoobrouck erop gewezen had

count était actuellement de douze, qu'il serait porté à onze au 1er juillet 2003 et à dix en janvier 2004. Il suggère dès lors de reprendre plutôt un quota count de dix.

M. Alain Adriaens estime qu'il conviendrait également de préciser qu'il s'agit de décollages et atterrissages à partir de Bruxelles-National.

Le ministre Didier Gosuin propose de l'insérer dans le titre. Les mots « à partir de l'aéroport de Bruxelles-National » sont donc insérés in fine de l'intitulé de la proposition de résolution.

Mme Béatrice Fraiteur propose de s'opposer à toute tentative de dispersion des vols de nuit, ainsi qu'à une extension de la dispersion des vols de jour. Elle dépose un amendement en ce sens.

Le ministre Didier Gosuin signale que les habitants peuvent comprendre qu'on demande de diminuer la croissance de l'utilisation de la piste 25R parce qu'ils sont directement concernés; il invite la députée à rencontrer les riverains de Haren. Une demande générale de principe ne serait pas comprise par les habitants.

M. Alain Adriaens propose d'avancer par consensus.

La proposition initiale faite peut rencontrer un consensus dans la mesure où il ne s'agit pas d'une formulation « Nimby ».

Mme Caroline Persoons relève qu'il s'agit de demander le retrait du recours déposé au Conseil d'Etat par BIAC contre l'arrêté bruxellois. Ne conviendrait-il pas de préciser de quand date cet arrêté?

Le ministre Didier Gosuin rappelle qu'il n'y en a qu'un à Bruxelles; sa date est dès lors clairement établie.

Mme Caroline Persoons souhaite savoir dans quel accord ce retrait de recours était spécifié.

Le ministre Didier Gosuin précise que le retrait du recours de BIAC est spécifié dans l'accord du 22 février 2002, ainsi que dans l'accord du 16 juillet (encore confirmé dans son ensemble le 29 novembre 2002).

M. Michel Van Roye signale qu'au niveau du programme d'isolation acoustique, BIAC peut affirmer qu'il n'y a plus rien à isoler dans la mesure où on a opté pour la dispersion des vols.

Le ministre Didier Gosuin signale qu'on peut avancer l'argument contraire en soulignant qu'on doit au contraire isoler beaucoup plus et de manière beaucoup plus étendue.

dat de quota count thans twaalf bedraagt, tot elf zal worden verlaagd op 1 juli 2003 en tot tien in januari 2004. Hij stelt bijgevolg voor om veeleer een quota count van tien te hanteren.

De heer Alain Adriaens vindt dit ook noodzakelijk om te preciseren dat het om opstijgende en landende vliegtuigen vanop Brussel-Nationaal gaat.

De minister Didier Gosuin stelt voor om dat in te voegen in het opschrift. De woorden « vanop de luchthaven Brussel-Nationaal » worden dus ingevoegd aan het slot van het opschrift van het voorstel van resolutie.

Mevrouw Béatrice Fraiteur stelt voor om zich te kanten tegen elke poging om de nachtvluchten te spreiden en tegen een verdere spreiding van de dagvluchten. Ze dient daartoe een amendement in.

De minister Didier Gosuin wijst erop dat de inwoners kunnen begrijpen dat men vraagt om de toename van het gebruik van baan 25R te beperken, omdat ze daar rechtstreeks bij betrokken zijn. Hij verzoekt de volksvertegenwoordigster de inwoners van Haren te ontmoeten. De inwoners zouden een algemeen principieel verzoek niet begrijpen.

De heer Alain Adriaens stelt voor om bij consensus te vorderen.

Over het oorspronkelijke voorstel kan iedereen het eens zijn omdat het niet gaat om een Nimby-formulering.

Mevrouw Caroline Persoons zegt dat het erom gaat de intrekking te vragen van het beroep dat BIAC ingesteld heeft bij de Raad van State tegen het Brussels besluit. Zou men niet moeten preciseren van wanneer dit besluit dateert.

De minister Didier Gosuin herinnert eraan dat er slechts één zo'n besluit is in Brussel. Het is dus duidelijk waarover het gaat.

Mevrouw Caroline Persoons wenst te weten in welk akkoord deze intrekking van het beroep was bepaald.

De minister Didier Gosuin preciseert dat de intrekking van het beroep van BIAC vermeld staat in het akkoord van 22 februari 2002 en in het akkoord van 16 juli (nog bevestigd in zijn geheel op 29 november 2002).

De heer Michel Van Roye zegt dat wat het programma voor de geluidsisolatie betreft, BIAC kan bevestigen dat er niets meer moet worden geïsoleerd omdat men gekozen heeft voor de spreiding van de vluchten.

De minister Didier Gosuin zegt dat men het tegengestelde argument kan aanvoeren en erop wijzen dat men in tegendeel meer en in ruimere mate moet isoleren.

Mme Béatrice Fraiteur en revient à son sempiternel rejet de la dispersion, sans quoi aucune politique d'isolation ne peut être menée.

Mme Geneviève Meunier se demande pourquoi au niveau de la limitation de la capacité de Bruxelles-National, on est passé de 250.000 mouvements par an à 260.000.

Mme Caroline Persoons répond que l'UBCNA avait précisé que déjà en 2002 il y avait 255.000 mouvements et que dès lors le chiffre de 250.000 était obsolète. L'UBCNA a proposé une limitation à 300.000; il est dès lors proposé de l'arrondir vers le bas à 260.000.

Le ministre Didier Gosuin précise que le seuil de rentabilité de l'aéroport de Bruxelles-National est selon BIAC de 450.000 mouvements par an.

Mme Geneviève Meunier marque son accord pour 260.000 mouvements par an.

M. Alain Adriaens demande que les commissaires soient réalistes et que la proposition de résolution soit élaborée pour ne pas prêter le flanc à la critique.

Au sujet du tiret relatif à l'étude du développement d'un second aéroport international, M. Alain Adriaens signale qu'il ne s'agit pas de l'agglomération bruxelloise.

M. Michel Van Roye suggère que ce mot soit remplacé par le mot « hinterland ».

Le ministre Didier Gosuin suggère de parler de second aéroport belge international.

M. François Roelants du Vivier signale que l'aéroport de Bruxelles-National est utile pour les liaisons Schengen.

En revanche, lorsqu'il prend en considération les projets du gouvernement français de nouvel aéroport dans le Nord de la France, permettant de délester l'aéroport de Charles de Gaulle et des discussions qui ont lieu autour de Chièvres, il lui semble que le terme « belge » n'est pas idoine.

M. Michel Van Roye se demande s'il ne conviendrait pas de remplacer les mots « en dehors de l'agglomération bruxelloise » par les mots « éloigné de tout centre urbain ».

Réunion du 20 juin 2003

La présidente signale qu'elle a été informée en ce jour que les groupes néerlandophones ne pourraient pas adhérer au texte tel qu'élaboré jusqu'à présent.

Mevrouw Béatrice Fraiteur komt terug op haar constante afwijzing van de spreiding, zoniet is geen enkel isolatie-beleid mogelijk.

Mevrouw Geneviève Meunier vraagt zich in verband met de beperking van de capaciteit van Brussel-Nationaal af waarom het aantal bewegingen gestegen is van 250.000 per jaar tot 260.000.

Mevrouw Caroline Persoons antwoordt dat de UBCNA gepreciseerd had dat er reeds in 2002, 255.000 bewegingen waren en dat het cijfer van 250.000 reeds achterhaald was. De UBCNA heeft een beperking tot 300.000 voorgesteld. Er wordt bijgevolg voorgesteld om het cijfer af te ronden naar beneden tot 260.000.

De minister Didier Gosuin preciseert dat de rentabiliteitsdrempel van de luchthaven Brussel-Nationaal volgens BIAC 450.000 bewegingen per jaar is.

Mevrouw Geneviève Meunier gaat akkoord met 260.000 bewegingen per jaar.

De heer Alain Adriaens vraagt dat de commissieleden realistisch zouden zijn en dat het voorstel van resolutie zo wordt opgesteld dat het niet vatbaar is voor kritiek.

In verband met het streepje over de studie over de uitbouw van een tweede internationale luchthaven, zegt de heer Alain Adriaens dat het niet over de Brusselse agglomeratie gaat.

De heer Michel Van Roye stelt voor dat dit woord wordt vervangen door het woord « hinterland ».

De minister Didier Gosuin stelt voor om gewag te maken van een tweede Belgische internationale luchthaven.

De heer François Roelants du Vivier zegt dat de luchthaven Brussel Nationaal nuttig is voor de Schengen-verbindingen.

Wanneer er men mee rekening houdt dat de Franse regering plannen heeft om een nieuwe luchthaven te bouwen in het noorden van Frankrijk om de luchthaven Charles de Gaulle te ontlasten en weet dat er sprake is van Chièvres vindt hij daarentegen dat de term « Belgisch » niet nodig is.

De heer Michel Van Roye vraagt zich af of de woorden « buiten de Brusselse agglomeratie » niet zouden moeten worden vervangen door de woorden « verwijderd van enig stadscentrum ».

Vergadering van 20 juni 2003

De Voorzitter wijst erop dat zij vandaag vernomen heeft dat de Nederlandstalige fracties niet kunnen instemmen met de tot op heden opgestelde tekst.

Mme Anne Van Asbroeck rappelle qu'elle a émis des réserves quant au mode de travail ainsi qu'au contenu du texte qui avait été élaboré de manière informelle.

M. François Roelants du Vivier rappelle que les auditions ont été entamées le 29 avril dernier et que les différents groupes parlementaires ont eu toute opportunité d'intervenir et de participer à l'élaboration d'une proposition commune.

Il réitère que l'objectif impératif des membres de la commission de l'environnement qui élaborent ce texte depuis le début est de parvenir à un texte en séance plénière le 4 juillet 2003. N'y parvenir que le 15 juillet 2003 serait regrettable car des décisions seraient déjà prises au Fédéral.

Il est important de donner un signal fort à l'ensemble de la population bruxelloise, qu'elle soit francophone ou néerlandophone.

M. Michel Van Roye demande que Mme Anne Van Asbroeck l'éclaire sur les accents communautaires qu'elle retrouve dans le texte établi en commission.

Plusieurs membres suggèrent que les députés néerlandophones déposent des amendements à condition que ces amendements ne remettent pas en cause la philosophie de base du texte.

Mme Anne Van Asbroeck informe que son but n'est certainement pas de diviser le Parlement bruxellois en deux communautés linguistiques qui s'affrontent sur ce thème. Il y a cependant des choses que les groupes néerlandophones ne peuvent admettre. Elle cite notamment ce qui est sous-jacent à la proposition: la fermeture à terme de Bruxelles-National.

Le dernier tiret de la proposition est également inacceptable dans la mesure où il y est question « de la relance de l'étude du développement d'un aéroport belge international en dehors de l'agglomération bruxelloise ». Il eût été préférable de spécifier qu'il s'agit d'un second aéroport international. En outre, il convient de rappeler que Bruxelles-National n'est pas localisé dans l'agglomération bruxelloise.

Mme Anne Van Asbroeck signale également que les deux premiers tirets posent problème; le premier ayant trait à l'interdiction de programmation de tous les vols de nuit entre 23 heures et 6 heures du matin et le second abordant la limitation programmée du quota count à 12 pour les avions décollant ou atterrissant entre 21 heures et 23 heures et entre 6 et 8 heures.

S'il y a interdiction des vols de nuit, il faudra que la décision se prenne au niveau européen pour ne pas avoir de concurrence déloyale.

Mevrouw Anne Van Asbroeck brengt in herinnering dat zij een voorbehoud had gemaakt bij de werkwijze en de inhoud van de tekst die onofficieel was opgesteld.

De heer François Roelants du Vivier wijst erop dat de hoorzittingen op 29 april j.l. van start zijn gegaan en dat de verschillende parlementsfracties ruimschoots de gelegenheid hebben gehad te interveniëren en mee te werken aan een gemeenschappelijk voorstel.

Hij herhaalt dat de leden van de commissie voor het leefmilieu die vanaf het begin bezig zijn geweest met het opstellen van die tekst, ernaar streven dat tijdens de plenaire vergadering van 4 juli 2003 een tekst gestemd wordt. Het zou jammer zijn als er pas op 15 juli 2003 gestemd kan worden, want dan zou de federale overheid al beslissingen genomen hebben.

Het is belangrijk om een krachtig signaal te geven aan de hele Brusselse bevolking, ongeacht of die Franstalig of Nederlandstalig is.

De heer Michel Van Roye vraagt mevrouw Van Asbroeck hem te verduidelijken welke communautaire accenten zij aantreft in de door de commissie opgestelde tekst.

Verschillende leden opperen dat de Nederlandstalige volksvertegenwoordigers amendementen indienen.

Mevrouw Anne Van Asbroeck zegt dat het zeker niet haar bedoeling is om het Brusselse Parlement in twee taalgroepen te verdelen die twisten over dat vraagstuk. Er zijn echter zaken die de Nederlandstalige fracties niet kunnen aanvaarden. Zij brengt met name ter sprake wat achter het voorstel schuilgaat: de sluiting van Brussel-Nationaal op termijn.

Het laatste streepje van het voorstel is eveneens onaanvaardbaar voor zover er sprake is van « het heropstarten van het onderzoek naar de ontwikkeling van een internationale Belgische luchthaven buiten de Brusselse agglomeratie ». Het had beter geweest om gewag te maken van een tweede internationale luchthaven. Bovendien dient erop gewezen te worden dat Brussel-Nationaal niet in de Brusselse agglomeratie gesitueerd is.

Mevrouw Anne Van Asbroeck wijst er ook op dat de eerste twee streepjes een probleem vormen; het eerste dat betrekking heeft op het verbod op alle vluchten tussen 23 uur en 6 uur 's morgens en het tweede betreffende de geplande vermindering van de quota count tot 12 voor de vliegtuigen die tussen 21 en 23 uur en tussen 6 en 8 uur landen of opstijgen.

Als de nachtvluchten verboden worden, dan zal die beslissing op Europees niveau genomen moeten worden om oneerlijke concurrentie te voorkomen.

M. Jean-Pierre Cornelissen ne voit pas l'aspect communautaire que prendrait la disparition de Bruxelles-National dans la mesure où cet aéroport n'est pas régionalisé mais est bien fédéral.

Le manque d'études scientifiques évoqué par Mme Anne Van Asbroeck inquiète M. Jean-Pierre Cornelissen; les nuisances provoquées par le survol sont loin d'être anodines et des examens scientifiques n'apporteront rien que les parlementaires ne savent déjà.

Tous les commissaires sont d'accord pour que la décision de l'interdiction des vols de nuit se prenne au niveau européen; c'est d'ailleurs spécifié dans le troisième tiret.

M. François Roelants du Vivier en revient au mot « agglomération »; c'est bien pour ne pas soulever de problème communautaire qu'il n'a pas été question d'« Agglomération ». Il est important de saisir l'esprit qui a régné lors des travaux.

Lorsque les commissaires parlent d'un autre aéroport international, cela ne signifie pas pour autant qu'il convient d'abandonner l'aéroport de Bruxelles-National. D'aucuns l'ont souvent souligné : si pour construire une centrale nucléaire, il faut vingt ans, pour installer un nouvel aéroport, il faut également de quinze à vingt ans. Il va falloir réfléchir à la façon dont on va répartir les vols à l'avenir pour diminuer de manière générale les nuisances pour tous les habitants concernés.

Actuellement, Bruxelles-National dessert un certain trafic: principalement au niveau Schengen. Comme M. François Roelants du Vivier l'a affirmé dans un rapport qu'il a eu l'occasion de réaliser au Comité des Régions, on se dirigera très certainement dans les prochaines années vers un aéroport complémentaire, ainsi que vers l'interdiction des vols de nuit au niveau européen.

M. Christos Doulkeridis souligne que plusieurs membres de la commission se soucient du fait que les avancées faites pour les Bruxellois ne soient pas en contradiction avec les intérêts des habitants des deux autres Régions.

Réunion du 24 juin 2003

M. Michel Van Roye note que les amendements déposés par les commissaires néerlandophones sont « assez forts » et dénaturent la proposition de résolution.

M. Serge de Patoul estime que certains amendements sont tels que leur discussion pourrait se faire rapidement.

De heer Jean-Pieere Cornelissen ziet niet in welk communautair aspect het verdwijnen van Brussel-Nationaal zou hebben aangezien die luchthaven niet gewestelijk, maar federaal is.

Het gebrek aan wetenschappelijke studies waarop mevrouw Anne Van Asbroeck gewezen heeft, baart de heer Jean-Pierre Cornelissen zorgen; de overlast die veroorzaakt wordt door het overvliegen is zeker niet gering en wetenschappelijke onderzoeken zullen niets toevoegen aan wat de parlementsleden al weten.

Alle commissieleden zijn het erover eens dat de beslissing over het verbod op de nachtvluchten op Europees niveau genomen moet worden; dat staat overigens vermeld in het derde streepje.

De heer François Roelants du Vivier komt terug op het woord « agglomeratie »; het is juist om communautaire problemen te voorkomen dat er niet gesproken is over « Agglomeratie ». Het is belangrijk te weten met welke instelling men de werkzaamheden heeft uitgevoerd.

Wanneer de commissieleden spreken over een andere internationale luchthaven, betekent dat niet dat men de luchthaven Brussel-Nationaal moet laten vallen. Sommigen hebben dat vaak benadrukt: als het twintig jaar in beslag neemt om een kerncentrale te bouwen, zal het ook vijftien à twintig jaar duren om een nieuwe luchthaven aan te leggen. Er zal nagedacht moeten worden over de manier waarop men de vluchten in de toekomst gaat spreiden om de overlast voor alle betrokken bewoners in zijn geheel te verminderen.

Nu is er behoorlijk wat verkeer op Brussel-Nationaal : voornamelijk op Schengen-niveau. Zoals de heer François Roelants du Vivier verklaard heeft in een rapport dat hij opgesteld heeft in het Comité van de Regio's, zal men de komende jaren zeker in de richting gaan van een bijkomende luchthaven en een Europees verbod op de nachtvluchten.

De heer Christos Doulkeridis onderstreept dat verschillende commissieleden zich erom bekommeren dat de vooruitgang die geboekt wordt voor de Brusselaars niet ingaat tegen de belangen van inwoners van de andere twee Gewesten.

Vergadering van 24 juni 2003

De heer Michel Van Roye wijst erop dat de amendementen van de Nederlandstalige commissieleden nogal ver gaan en het voorstel van resolutie een andere strekking geven.

De heer Serge de Patoul vindt dat bepaalde amendementen zeer snel besproken kunnen worden.

M. Sven Gatz pense qu'il vaut mieux expliquer les amendements au fur et à mesure qu'on avance. M. Gatz comprend que certains membres soient irrités par ces amendements tardifs.

Pourquoi les trois groupes flamands de la majorité ont-ils déposé 19 amendements à une proposition régionale neutre ? On peut apporter la réponse suivante : en raison de la succession de Mme Adelheid Byttebier par Mme Anne Van Asbroeck, aucune des deux n'a pu être présente aux réunions préparatoires.

M. Sven Gatz pense qu'il faut arriver à une position commune qui soit soutenue tant par la majorité que par l'opposition. Etant donné que le texte a été rédigé au sein de la commission environnement elle-même, seuls ses membres en avaient connaissance. Il doit être possible de parvenir à une conclusion finale encore au cours de cette réunion. Il faut que le texte se fonde sur des principes généraux sans perdre pour autant toute substance. Toutes les parties doivent être prêtes à faire des concessions.

M. Jean-Pierre Cornelissen prend bonne note de ce que vient de dire M. Gatz. Il regrette toutefois que les 19 amendements de Mme Anne Van Asbroeck soient cosignés par Mme Brigitte Grouwels et M. Sven Gatz. Lors de la réunion précédente, il avait été demandé expressis verbis à Mme Anne Van Asbroeck de présenter les amendements au nom de son groupe. Ces amendements donnent un caractère inutilement communautaire à la problématique. Cette question intéresse aussi bien les Néerlandophones que les Francophones de Bruxelles. Les Néerlandophones et les Francophones de Grimbergen sont également gênés par les survols nocturnes.

M. Alain Adriaens rappelle que le survol de Bruxelles, de nuit comme de jour, est un dossier chaud, qui a donné lieu à de vives polémiques au niveau fédéral. L'objectif est d'envoyer un signal fort du Parlement bruxellois au Fédéral alors que par le passé les Bruxellois ne se sont montrés ni fermes ni unanimes sur la question. Le texte doit servir de base à des négociations où des compromis devront encore être consentis.

M. Joseph Parmentier salue l'intervention constructive de M. Sven Gatz.

Mme Caroline Persoons espère pouvoir aboutir aujourd'hui après une proposition de résolution. Il importe que la Région dise clairement qu'elle a des demandes à formuler pour ses habitants. Les commissaires ont montré tout au long des travaux qu'ils ne voulaient pas en faire une affaire communautaire. L'oratrice regrette le dépôt tardif d'une vingtaine d'amendements.

De heer Sven Gatz denkt dat het beter is om de amendementen stuk voor stuk toe te lichten wanneer zij aan de orde zullen zijn. De heer Gatz begrijpt dat sommige leden geïrriteerd kunnen zijn door deze laattijdige amendementen.

Waarom werden er 19 amendementen door de drie Vlaamse fracties van de meerderheid over een neutraal gewestelijk voorstel neergelegd ? Het antwoord luidt, dat omwille van de opvolging van mevrouw Adelheid Byttebier door mevrouw Anne Van Asbroeck, geen van beiden kon aanwezig zijn op de voorbereidende vergaderingen.

Men moet tot een gezamenlijk standpunt komen dat gedragen wordt door de meerderheid en de oppositie, acht de heer Sven Gatz. Aangezien de tekst in de commissie Leefmilieu zelf werd opgesteld, was deze alleen gekend door haar leden. Het moet mogelijk zijn om tijdens deze vergadering nog tot een eindconclusie te komen. De tekst moet gebaseerd zijn op algemene principes, zonder hierdoor betekenisloos te worden. Alle partijen moeten bereid zijn om toegevingen te doen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen neemt akte van wat de heer Gatz gezegd heeft. Hij betreurt evenwel dat de 19 amendementen van mevrouw Van Asbroeck mede-ondertekend zijn door mevrouw Brigitte Grouwels en de heer Sven Gatz. Tijdens de vorige vergadering is uitdrukkelijk aan mevrouw Van Asbroeck de amendementen namens haar fractie in te dienen. Deze amendementen geven een communautair tintje aan het probleem, wat nutteloos is. Deze kwestie is zowel van belang voor de Nederlandstaligen als de Franstaligen van Brussel. De Nederlandstaligen en de Franstaligen van Grimbergen ondervinden evenveel last van de nachtvluchten.

De heer Alain Adriaens herinnert eraan dat de vluchten boven Brussel 's nachts en overdag, een netelig dossier vormen waarover op federaal vlak hevige polemieken gevoerd zijn. De doelstelling bestaat erin dat het Hoofdstedelijk parlement een duidelijk signaal heeft aan de Federale Overheid in tegenstelling tot het verleden toen de Brusselaars geen krachtadig noch unaniem standpunt in deze zaak konden nemen. De tekst moet de basis vormen van onderhandelingen tijdens dewelke er nog compromissen gesloten zullen moeten worden.

De heer Joseph Parmentier bedankt de heer Sven Gatz voor zijn constructieve bijdrage.

Mevrouw Caroline Persoons hoopt dat vandaag een akkoord bereikt kan worden over een voorstel van resolutie. Het is belangrijk dat het Gewest duidelijk zegt dat het eisen heeft namens zijn inwoners. De commissieleden hebben gedurende de werkzaamheden duidelijk gesteld dat zij hier geen communautaire zaak van willen maken. De spreker betreurt dat er nog zo laat 20 amendementen ingediend worden.

M. Alain Adriaens constate que les amendements sont plutôt politiques que techniques. Selon lui, ils ne sont pas très complexes. Avec un peu de bonne volonté, il est possible d'aboutir rapidement. Chacun devra néanmoins faire des concessions.

Mme Béatrice Fraiteur est également surprise par la quantité d'amendements.

Considérant n° 1

Un amendement n° 13 cosigné par Mmes Anne Van Asbroeck, Brigitte Grouwels et M. Sven Gatz a été déposé.

M. Sven Gatz pense qu'il vaut mieux faire référence aux accords en général sans les énumérer.

M. Jean-Pierre Cornelissen est d'un avis contraire; il ne faut pas noyer la question dans une formulation trop générale.

M. Joseph Parmentier partage la position de M. Jean-Pierre Cornelissen. Son groupe avait insisté pour cibler les accords. L'amendement proposé est trop dilué.

Mme Anne Van Asbroeck explique qu'elle a voulu alléger le texte et le rendre plus lisible. Son intention n'a jamais été d'écarter un des accords. L'oratrice est d'accord de maintenir les références précises.

M. Alain Adriaens note toutefois que l'accord du 11 février 2000 n'a pas été conclu entre le gouvernement fédéral et le gouvernement régional. Il s'agit d'un protocole au sein du gouvernement fédéral qui prévoyait une série de mesures.

M. Sven Gatz retire l'amendement n° 13. D'ailleurs l'amendement n'était pas en contradiction avec le texte initial.

Mme Caroline Persoons propose un amendement oral corrigeant le texte comme suit : « Considérant les accords du gouvernement fédéral du 11 février 2000, ainsi que ceux des 22 février, ... ».

La présidente demande si les commissaires souhaitent voter considérant par considérant. (Assentiment)

Votes

L'amendement oral est adopté par 11 voix et 1 abstention.

De heer Alain Adriaens stelt vast dat de amendementen meer politiek dan technisch zijn. Volgens hem zijn ze niet erg ingewikkeld. Met een beetje goede wil is het mogelijk om snel een resultaat te bereiken. Iedereen zal echter water in de wijn moeten doen.

Mevrouw Béatrice Fraiteur is ook verbaasd door de hoeveelheid amendementen.

Considerans nr. 1

Er is een amendement nr. 13 ingediend, dat mede-ondertekend is mevrouw Anne Van Asbroeck, mevrouw Brigitte Grouwels en de heer Sven Gatz.

De heer Sven Gatz denkt dat het beter is om naar de akkoorden in het algemeen te verwijzen zonder ze stuk voor stuk op te noemen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is het daar niet mee eens. Men moet het debat niet uit de weg gaan door de tekst te algemeen te formuleren.

De heer Joseph Parmentier is het eens met de heer Cornelissen. Zijn fractie heeft erop aangedrongen om de akkoorden duidelijk te vermelden. Het voorgestelde amendement is te vaag.

Mevrouw Anne Van Asbroeck verduidelijkt dat het haar bekommernis was om de tekst luchtiger en leesbaarder te maken. Het was geenszins de bedoeling om één van deze akkoorden terzijde te schuiven. De spreekster is akkoord om de precieze verwijzingen te behouden.

De heer Alain Adriaens wijst er evenwel op dat het akkoord van 11 februari 2000 niet gesloten is tussen de federale regering en de gewestregering. Het gaat om een protocol binnen de federale regering waarin een aantal maatregelen voorgesteld werden.

De heer Sven Gatz trekt het amendement nr. 13 in. Het amendement was trouwens niet in tegenstrijding met de oorspronkelijke tekst.

Mevrouw Caroline Persoons dient een mondeling amendement in om de tekst als volgt te wijzigen : « Gelet op de akkoorden van 11 februari 2000 van de federale regering en de akkoorden van 22 februari, ... ».

De voorzitter vraagt of de commissieleden per considerans willen stemmen. (Instemming)

Stemmingen

Het mondelinge amendement wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

Le premier considérant, tel qu'amendé, est adopté par 11 voix et 1 abstention.

Considérant n° 2

Un amendement n° 14 a été introduit par Mmes Anne Van Asbroeck, Brigitte Grouwels et M. Sven Gatz.

Mme Anne Van Asbroeck explique l'amendement n° 14; il s'agit de déplacer la référence à l'arrêt de la Cour d'appel au deuxième tiret.

Mme Geneviève Meunier souhaite savoir pourquoi il est proposé de supprimer le fait que tant la concentration que la dispersion mènent au même rejet de la part de la population. C'est autre chose que la référence faite à l'arrêt de la Cour d'appel dans l'amendement.

M. Sven Gatz explique que l'amendement place la référence à la Cour d'appel au début du texte.

Le deuxième considérant initial dispose que les populations rejettent autant la dispersion que la concentration. Ce deuxième considérant ferait suite aux déclarations de plusieurs comités de quartier au cours des auditions. Il est souhaitable de mentionner ceci dans le corps même du considérant.

M. Alain Adriaens pense qu'une résolution est un mélange de diverses positions reprises par l'ensemble des commissaires. Le considérant n° 2 a été introduit par son groupe. Sous-jacent s'y retrouve la demande d'arrêt des vols de nuit durant une partie de la nuit. Cette demande est appuyée par tous. De plus, il est demandé aux autorités européennes de prendre des options dans ce sens.

M. Michel Van Roye relaie cette demande. Il est important au début du texte de souligner que la population est excédée par les vols de nuit et de jour.

M. Joseph Parmentier rappelle l'accord de la commission pour demander à terme l'interdiction des vols de nuit. Il est donc nécessaire de conserver le considérant n° 2 qui explique les raisons d'une telle demande. L'arrêt de la Cour d'appel est arrivé in fine des travaux préparatoires. Ce considérant est dès lors à sa place.

Mme Béatrice Fraiteur est dubitative quant à l'amendement n° 14. Cependant, l'actuel considérant n° 2 ne propose pas de politique à suivre et manque de clarté.

Mme Anne Van Asbroeck constate qu'il s'avère impossible, selon ce considérant, de répondre aux souhaits des

De aldus geamendeerde eerste considerans wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

Considerans nr. 2

Een amendement nr. 14 ingediend, door mevrouw Anne Van Asbroeck, mevrouw Brigitte Grouwels en de heer Sven Gatz.

Mevrouw Anne Van Asbroeck licht amendement nr. 14 toe; het is de bedoeling om de verwijzing naar het arrest van het Hof van Beroep naar het tweede streepje te verplaatsen.

Mevrouw Geneviève Meunier wil weten waarom voorgesteld wordt om niet meer te vermelden dat de bevolking zowel de concentratie als de spreiding beu is. Dat is wat anders dan de verwijzing naar het arrest van het Hof van Beroep in het amendement.

De heer Sven Gatz legt uit dat het amendement de verwijzing naar het arrest van het Hof van Beroep vooraan in de tekst plaatst.

De oorspronkelijke tweede considerans stelt dat de mensen zowel de spreiding als de concentratie verwerpen. Deze tweede considerans zou voortkomen uit wat door meerdere wijkcomités gezegd werd tijdens de hoorzittingen. Het is wenselijk om dit in de considerans zelf te vermelden.

De heer Alain Adriaens vindt dat een resolutie een mengeling is van de verschillende standpunten van alle commissieleden. Considerans nr. 2 is door zijn fractie ingediend. Het achterliggende idee is de vraag om de nachtvluchten gedurende een gedeelte van de nacht te verbieden. Deze vraag heeft de steun van iedereen. Bovendien wordt er aan de Europese overheid gevraagd om keuzes in die zin te maken.

De heer Michel Van Roye is het daarmee eens. Het is belangrijk om in het begin van de tekst te onderstrepen dat de bevolking de nacht en de dagvluchten beu is.

De heer Joseph Parmentier herinnert aan het akkoord van de commissie om op termijn een verbod op de nachtvluchten te vragen. Het is dus belangrijk om considerans nr. 2 te behouden waarin de redenen van een dergelijk verzoek uiteen gezet worden. Het arrest van het Hof van Beroep is er pas gekomen op het einde van de voorbereidende werkzaamheden. Deze considerans staat dan ook op de juiste plaats.

Mevrouw Béatrice Fraiteur heeft twijfels bij amendement nr. 14. de huidige considerans nr. 2 stelt evenwel geen beleid voor en is onduidelijk.

Mevrouw Anne Van Asbroeck stelt vast dat het onmogelijk blijkt volgens deze considerans om aan de wensen

riverains. C'est ce qui ressort des interventions des diverses associations. Il vaut mieux l'ajouter au considérant. Ainsi, on reconnaît la valeur des interventions de ces associations.

M. Sven Gatz propose d'ajouter après le mot « nuisances » la phrase suivante « tel qu'il ressort des auditions des représentants des associations d'habitants ».

M. Christos Doulkeridis accepte cette proposition.

Mme Caroline Persoons se prononce en faveur du maintien du second considérant. Il convient en effet de mentionner les auditions.

Après un bref échange, la présidente reprend l'amendement oral de M. Sven Gatz : « ...nuisances, tel qu'il ressort des auditions des associations de riverains. ».

L'amendement n° 14 est retiré par ses auteurs.

Mme Béatrice Fraitteur souhaite mentionner la politique d'isolation acoustique. Tel que rédigé, le considérant ne se prononce ni en faveur de la dispersion, ni en faveur de la concentration. L'oratrice ne souhaite toutefois pas déposer d'amendement oral.

Votes

L'amendement oral est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Le considérant n° 2, tel qu'amendé, est adopté par 11 voix et 1 abstention.

Considérant n° 3

La présidente rappelle que lors de la dernière réunion de commission, M. Alain Adriaens avait proposé de retirer ce considérant parce qu'il faisait la distinction entre l'insécurité générée par les vols de nuit ou de jour.

M. Alain Adriaens confirme que les études ne sont pas unanimes sur cette distinction. C'est pourquoi il retire sa proposition.

Un amendement n° 15 visant à remplacer le considérant a été déposé par Mmes Anne Van Asbroeck, Brigitte Grouwels et M. Sven Gatz.

M. Sven Gatz pense que, vu la proposition de M. Alain Adriaens, l'amendement n° 15 n'a plus d'objet.

van de omwonenden te voldoen. Dit blijkt uit de tussenkomsten van de diverse verenigingen. Men kan dit beter aan de considerans toevoegen. Hierdoor erkent men de waarde van de tussenkomsten van deze verenigingen.

De heer Sven Gatz stelt voor om na de woorden « meer dan beu is » de volgende zin toe te voegen : « zoals blijkt uit de hoorzittingen met de verenigingen van omwonenden ».

De heer Christos Doulkeridis is het met dit voorstel eens.

Mevrouw Caroline Persoons is voorstander van het behoud van de tweede considerans. De hoorzittingen moeten immers vermeld worden.

Na een korte gedachtewisseling legt de voorzitter het mondelinge amendement van de heer Sven Gatz voor « meer dan beu is, zoals blijkt uit de hoorzittingen met de verenigingen van omwonenden ».

Amendement nr. 14 wordt door hun indieners ingetrokken.

Mevrouw Béatrice Fraitteur wil het geluidsisolatieprogramma vermelden. Zoals de considerans nu opgesteld is wordt geen enkel standpunt ingenomen, noch voor de spreiding, noch voor de concentratie. De spreker wenst evenwel geen mondeling amendement in te dienen.

Stemmingen

Het mondelinge amendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

De aldus geamendeerde considerans nr. 2 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

Considerans nr. 3

De voorzitter herinnert eraan dat de heer Alain Adriaens tijdens de laatste commissievergadering voorgesteld had om deze considerans te schrappen, omdat er een onderscheid gemaakt werd tussen de onveiligheid van de nachtvluchten en die van de dagvluchten.

De heer Alain Adriaens bevestigt dat de studies niet eensluidend zijn over dit onderscheid. Hij trekt dan ook zijn voorstel in.

Een amendement nr. 15 ter vervanging van de considerans is ingediend door mevrouw Anne Van Asbroeck, mevrouw Brigitte Grouwels en de heer Sven Gatz.

De heer Sven Gatz meent dat, gelet op het voorstel van de heer Alain Adriaens, amendement nr. 15 doelloos geworden is.

M. Alain Adriaens estime au contraire que l'amendement n° 15 est pertinent car le problème de l'insécurité est insuffisamment pris en compte.

M. Christos Doulkeridis se prononce en faveur de l'amendement n° 15. Ne faut-il pas mentionner également la nuisance environnementale ?

Mme Caroline Persoons propose un amendement oral à l'amendement n° 15 : « Il faut à la fois tenir compte pour les riverains des nuisances sonores, de l'impact sur la santé et de la sécurité ».

Votes

L'amendement oral est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

L'amendement n° 15 visant à remplacer le considérant n° 3, tel que sous-amendé, est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Considérant n° 4

Un amendement n° 16 a été introduit par Mmes Anne Van Asbroeck, Brigitte Grouwels et M. Sven Gatz.

M. Sven Gatz explique que l'amendement consiste à supprimer ce considérant. Or, il s'avère que ce considérant fait suite à l'audition de M. Jan Kamphuis d'AAC. Si on le maintient, il vaudrait mieux le préciser.

M. Christos Doulkeridis souscrit à cette proposition.

L'amendement oral suivant est proposé par la présidente : « tel que cela a été souligné par l'expert néerlandais M. Jan Kamphuis. ».

Votes

L'amendement oral est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

L'amendement n° 16, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Considérant n° 5

Un amendement n° 17 a été introduit par Mmes Anne Van Asbroeck, Brigitte Grouwels et M. Sven Gatz.

De heer Alain Adriaens vindt daarentegen dat amendement nr. 15 wel nog terzake doet, omdat onvoldoende rekening gehouden wordt met de onveiligheid.

De heer Christos Doulkeridis is voorstander van amendement nr. 15. Moet men ook niet de milieuhinder vermelden ?

Mevrouw Caroline Persoons stelt een mondelinge amendement op amendement nr. 15 voor : « men moet zowel rekening houden met de geluidsoverlast voor de omwonenden, als met de gevolgen voor hun gezondheid en met hun veiligheid ».

Stemmingen

Het mondelinge amendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

De aldus geamendeerde amendement nr. 15 ter vervanging van considerans nr. 3 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Considerans nr. 4

Er is een amendement nr. 16 ingediend door mevrouw Anne Van Asbroeck, mevrouw Brigitte Grouwels en de heer Sven Gatz.

De heer Sven Gatz legt uit dat het amendement deze considerans wou weglaten. Het blijkt nu dat deze considerans gehaald werd uit de hoorzitting van de heer Jan Kamphuis van AAC. Het zou beter zijn hiervan melding te maken als de considerans behouden wordt.

De heer Christos Doulkeridis is het eens met dit voorstel.

De voorzitter stelt het volgende mondelinge amendement voor : « zoals onderstreept is door de Nederlandse deskundige, de heer Jan Kamphuis. ».

Stemmingen

Het mondelinge amendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

De aldus geamendeerde amendement nr. 16 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Considerans nr. 5

Er is een amendement nr. 17 ingediend door mevrouw Anne Van Asbroeck, mevrouw Brigitte Grouwels en de heer Sven Gatz.

Mme Anne Van Asbroeck et M. Sven Gatz expliquent que l'amendement consiste à supprimer ce considérant parce qu'on ne sait pas avec certitude qui est à l'origine de ce considérant. Mme Anne Van Asbroeck n'a pas retrouvé ce point de vue dans le procès-verbal des auditions.

Mme Caroline Persoons pense que ce considérant ressort des accords avec l'Etat fédéral cités dans le premier considérant.

M. Hugues Convent, conseiller du ministre, explique qu'à la base, le programme d'isolation a été calculé pour des vols concentrés. Plusieurs critères entrent en ligne de compte pour déterminer si une zone est susceptible de bénéficier de ce programme. Le critère principal est le niveau de bruit moyen calculé sur base annuelle. Il faut atteindre au minimum 55 dB de niveau de bruit moyen annuel. Un autre critère est le nombre de pics qui dépassent à l'intérieur des habitations 45 dB ou 50 dB (10 événements de 45 dB/nuit ou 5 de plus de 50 dB/nuit).

Mme Geneviève Meunier pense que lors de l'audition de M. Touwaide, elle avait posé la question du maintien du programme d'isolation acoustique. M. Touwaide y aurait répondu par la négative.

La présidente propose l'amendement oral : « Considérant qu'en application des accords visés au premier considérant ».

L'amendement n° 17 est retiré par ses auteurs.

Votes

L'amendement oral est adopté par 11 voix et 1 abstention.

Le considérant n° 5, tel qu'amendé, est adopté par 11 voix et 1 abstention.

Considérant n° 6

Deux amendements n°s 1 et 4 ont été déposés.

L'amendement n° 4 remplaçant le premier, M. Alain Adriaens explique l'amendement de M. Michel Van Roye. Les riverains demandent d'insister sur les aspects environnementaux.

Mme Caroline Persoons constate que cet amendement insère deux considérants. Les obligations ne sont pas seulement européennes mais aussi internationales. Après NO_x, il convient d'ajouter « de particules fines et de CO₂ ».

Mevrouw Anne Van Asbroeck en de heer Sven Gatz leggen uit dat het amendement deze considerans wil weglaten omdat niet duidelijk is wie aan de oorsprong ligt van deze considerans. Mevrouw Anne Van Asbroeck heeft dit standpunt niet teruggevonden in het verslag van de hoorzittingen.

Mevrouw Caroline Persoons meent dat deze considerans onder de akkoorden valt met de federale Staat, die in de eerste considerans vermeld worden.

De heer Hugues Convent, adviseur van de minister, legt uit dat het geluidsisolatieprogramma oorspronkelijk berekend is op geconcentreerde vluchten. Verschillende criteria zijn van belang om te bepalen of een zone in aanmerking kan komen voor dit programma. Het voornaamste criterium is het gemiddelde geluidsniveau dat op jaarbasis gerekend wordt. Men moet ten minste 55 dB bereiken als gemiddeld jaarlijks geluidsniveau. Een ander criterium is het aantal pieken binnen de woningen boven 45 dB of 50 dB (10 fenomenen van 45 dB per nacht of 5 fenomenen van meer dan 50 dB per nacht).

Mevrouw Geneviève Meunier meent dat zij tijdens de hoorzitting met de heer Touwaide de vraag gesteld heeft of het geluidsisolatieprogramma behouden zou worden. De heer Touwaide heeft toen ontkennend geantwoord.

De voorzitter stelt het volgende mondelinge amendement voor : « Overwegende dat ingevolge de akkoorden bedoeld in de eerste considerans ».

Amendement nr. 17 wordt door hun indieners ingetrokken.

Stemmingen

Het mondelinge amendement wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

De aldus geamendeerde considerans nr. 5 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 1 onthouding.

Considerans nr. 6

Er worden twee amendementen nrs 1 en 4 ingediend.

Amendement nr. 4 vervangt het eerste amendement en de heer Alain Adriaens geeft een toelichting bij het amendement van de heer Michel Van Roye. De omwonenden vragen dat extra belang gehecht wordt aan de milieuaspecten.

Mevrouw Caroline Persoons stelt vast dat dit amendement twee consideransen invoegt. De verplichtingen zijn niet enkel Europees maar ook internationaal. Na « NO_x » moet men ook de « deeltjes en CO₂ » toevoegen. De indie-

L'auteur de l'amendement stipule que les avions contribuent aux émissions de NO_x. Cependant, cela n'a pas été confirmé scientifiquement.

M. Alain Adriaens suggère dès lors d'insérer entre le mot « génèrent » et les mots « une part importante », le mot « vraisemblablement ».

M. Christos Doukeridis estime qu'il convient de regrouper les deux considérants.

M. Alain Adriaens préfère commencer par le second considérant proposé.

M. Joseph Parmentier souhaite maintenir le premier considérant et reprendre le second dans le dispositif.

M. Jean-Pierre Cornelissen est d'avis qu'il ne faut pas introduire le mot « vraisemblablement » dans le premier considérant comme le propose M. Alain Adriaens.

M. Alain Adriaens confirme qu'il existe des données scientifiques qui établissent que 24 % du NO_x provient des avions. L'Etat fédéral ne doit pas rendre les obligations des Régions liées au Protocole de Kyoto plus difficiles à cause d'une source de pollution supplémentaire.

En conclusion, la présidente relit l'amendement oral tel qu'il est proposé.

« Considérant que tant la Région flamande que la Région de Bruxelles-Capitale sont tenues par leurs obligations européennes et internationales de réduire les émissions de NO_x de particules fines et de CO₂ et de mettre tout en œuvre, en prenant en compte que les avions opérant à partir de l'aéroport de Bruxelles-National génèrent une part importante de ces émissions. ».

Votes

L'amendement n° 4, remplaçant le considérant, tel qu'amendé oralement, est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Considérant n° 7

Il ne suscite pas de commentaires.

Vote

Le considérant n° 7 est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

ner van het amendement verklaart dat de vliegtuigen bijdragen tot de emissie van NO_x. Dat is nochtans niet wetenschappelijk bevestigd.

De heer Alain Adriaens stelt dan ook voor om het woord « waarschijnlijk » vóór de woorden « voor een groot gedeelte » in te voegen.

De heer Christos Doukeridis vindt dat de twee consideransen samengevoegd moeten worden.

De heer Alain Adriaens verkiest om te beginnen met de voorgestelde tweede considerans.

De heer Joseph Parmentier wil de eerste considerans behouden en de tweede in het bepalend gedeelte voegen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is van oordeel dat het woord « waarschijnlijk » niet in de eerste considerans mag worden ingevoegd zoals de heer Alain Adriaens voorstelt.

De heer Alain Adriaens bevestigt dat uit wetenschappelijke gegevens blijkt dat de vliegtuigen verantwoordelijk zijn voor 24 % voor de NO_x. De Federale Staat moet de verplichtingen van de gewesten in het kader van het Kyoto-Protocol niet moeilijker maken als gevolg van een bijkomende bron van verontreiniging.

De voorzitter leest tot slot het voorgestelde mondelinge amendement voor.

« Overwegende dat het Vlaamse en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest hun Europese en internationale verplichtingen om de emissies van NO_x, deeltjes en CO₂ te verminderen, moeten nakomen, wetende dat de vliegtuigen die vanop de luchthaven Brussel-Nationaal opstijgen voor een groot gedeelte van die emissies die in het Hoofdstedelijk Gewest worden opgemeten, zorgen. ».

Stemmingen

Amendement nr. 4, dat de aldus mondeling geamendeerde considerans vervangt, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Considerans nr. 7

Considerans nr. 7 lokt geen commentaar uit.

Stemming

Considerans nr. 7 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Considérant n° 8

Un amendement n° 19 a été introduit par Mmes Anne Van Asbroeck, Brigitte Grouwels et M. Sven Gatz.

M. Sven Gatz explique que l'amendement n° 19 dit la même chose que le considérant n° 8 mais de manière positive.

Mme Béatrice Fraiteur pense que cet amendement a un contenu différent.

Mme Caroline Persoons signale que dans le corps de la proposition de résolution, les parlementaires font clairement allusion aux limites apportées au développement du trafic aérien à Bruxelles-National. Cet amendement va dans un autre sens.

Cependant, Mme Caroline Persoons entend bien la proposition de M. Gatz qui demande d'être plus positif que les termes « sont incompatibles avec l'environnement ». Elle suggère de corriger le considérant en remplaçant « il faut concilier la poursuite du développement du trafic aérien » par « il faut concilier le trafic aérien avec la qualité de vie dans l'environnement urbain et périurbain de l'aéroport ».

M. Alain Adriaens suggère de modifier le huitième considérant de la façon suivante :

« Considérant qu'il faut concilier le trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles-National et la qualité de vie dans l'environnement urbain et périurbain de l'aéroport ».

On maintient ainsi la nécessité de lier les deux sans préjuger de l'avenir du développement du trafic aérien à Bruxelles-National.

M. Joseph Parmentier estime qu'il faut concilier ce considérant avec l'avant dernière demande où les parlementaires demandent une limitation des mouvements de Bruxelles-National. Avec l'augmentation des vols, les nuisances pour les habitants augmentent également. Il peut imaginer qu'à plus long terme avec l'incorporation de progrès technologique, les avions devenant moins bruyants, on pourra progressivement augmenter les mouvements à Bruxelles-National sans pour autant augmenter immodérément les nuisances.

M. Jean-Pierre Cornelissen souhaite faire état d'un commentaire transmis par M. François Roelants du Vivier.

Pour M. François Roelants du Vivier, il est évident que l'activité économique que représente Bruxelles-National

Considerans nr. 8

Er wordt een amendement nr. 19 ingediend door mevrouw Anne Van Asbroeck, mevrouw Brigitte Grouwels en de heer Sven Gatz.

De heer Sven Gatz legt uit dat het amendement nr. 19 dezelfde inhoud heeft als considerans nr. 8 maar positief geformuleerd is.

Mevrouw Béatrice Fraiteur meent dat dit amendement een andere inhoud heeft.

Mevrouw Caroline Persoons wijst erop dat in de tekst van het voorstel van resolutie de parlementsleden duidelijke zinspelen op de beperkingen van de uitbreiding van het luchtverkeer in Brussel-Nationaal.

Mevrouw Caroline Persoons heeft echter wel degelijk begrip voor het voorstel van de heer Gatz om positievere bewoordingen dan « onverenigbaar zijn met de stedelijke en randstedelijke omgeving » te gebruiken. Ze stelt voor om de considerans te verbeteren door « de verdere uitbreiding van het luchtverkeer moet verzoend worden met » te vervangen door « het luchtverkeer verzoend moet worden met de levenskwaliteit met de stedelijke en randstedelijke omgeving van de luchthaven ».

De heer Alain Adriaens stelt voor om de 8ste considerans als volgt te wijzigen:

« Overwegende dat het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal verzoend moet worden met de levenskwaliteit met de stedelijke en randstedelijke omgeving van de luchthaven ».

Men behoudt aldus het noodzakelijke verband tussen de twee ideeën zonder vooruit te lopen op de verdere uitbreiding van het luchtverkeer in Brussel-Nationaal.

De heer Joseph Parmentier vindt dat deze considerans verzoend moet worden met het voorlaatste verzoek waarin de parlementsleden om een beperking van de bewegingen vanop de luchthaven Brussel-Nationaal vragen. Als het aantal vluchten toeneemt zal ook de hinder voor de omwonenden toenemen. Het is niet denkbeeldig dat op langere termijn de vliegtuigen minder luidruchtig zullen worden ten gevolge van de technologische vooruitgang en het aantal bewegingen vanop Brussel-Nationaal geleidelijk verhoogd zal kunnen worden zonder de hinder buitensporig te doen toenemen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wenst de commentaar die de heer François Roelants du Vivier per fax vanuit het buitenland heeft opgestuurd, mee te delen.

De heer François Roelants du Vivier is het evident dat de economische activiteit van Brussel-Nationaal een ele-

est un élément dont il faut tenir compte. Cependant pour le bien-être des habitants qui vivent aux alentours, cet aéroport ne peut connaître un développement débridé.

M. François Roelants du Vivier demande dès lors à ses collègues de réfléchir à une délocalisation des activités surnuméraires à Bruxelles-National.

Mme Béatrice Fraiteur ne peut que rejoindre ces propos. Il ne faut pas être hypocrite: l'objet de la proposition est de limiter les mouvements à Bruxelles-National étant donné les nuisances sonores, de santé publique et de sécurité pour les habitants des alentours et, éventuellement, d'envisager une délocalisation d'une partie des activités.

Elle peut accepter le considérant tel qu'écrit originellement car on y met en balance le trafic aérien et les nuisances au niveau environnemental, de la santé publique et de la sécurité.

M. Sven Gatz partage l'opinion selon laquelle il y a une limite au développement de l'aéroport de Bruxelles-National. Il peut suivre les propositions de Mme Persoons et de M. Adriaens. En ce qui concerne l'intervention de M. François Roelants du Vivier, relayé par M. Jean-Pierre Cornelissen, il a déposé un amendement cosigné par Mmes Anne Van Asbroeck et Brigitte Grouwels en ce sens au niveau du dispositif de la proposition de résolution.

A Mme Béatrice Fraiteur, il suggère d'intervenir de manière plus réfléchie...

M. Christos Doulkeridis peut se rallier à la proposition suggérée par ces deux collègues qui deviendrait dès lors « Considérant qu'il faut mieux concilier le trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles-National et la qualité de vie dans l'environnement urbain et périurbain de l'aéroport ». Il n'en est néanmoins pas moins convaincu que le texte initial est meilleur dans la mesure où il reflète mieux les requêtes des habitants qui sont inquiets par les perspectives de croissance du trafic aérien.

Néanmoins le texte de compromis proposé, ainsi que les travaux préparatoires permettent de proposer un considérant reflétant cette préoccupation.

Vote

L'amendement n° 19, visant à remplacer le considérant n° 8, est amendé oralement et adopté par 11 voix contre 1.

Considérant n° 9

Deux amendements ont été introduits: le n° 7, visant à remplacer le considérant, par Mme Béatrice

ment is waarmee rekening moet worden gehouden. Deze luchthaven mag echter niet ongebreideld uitgebouwd worden om rekening te houden met het welzijn van de omwonenden.

De heer François Roelants du Vivier vraagt zijn collega's bijgevolg om na te denken over de delocalisatie van de overtallige activiteiten op Brussel-Nationaal.

Mevrouw Béatrice Fraiteur kan het hier alleen maar mee eens zijn. Men mag niet hypocriet zijn: het voorstel strekt ertoe het aantal bewegingen vanop Brussel-Nationaal te beperken, gelet op geluidshinder, de volksgezondheid en de veiligheid voor de omwonenden, en eventueel delocalisatie van een deel van de activiteiten te overwegen.

Ze kan de oorspronkelijke considerans aanvaarden, want het luchtverkeer wordt er afgewogen tegen de milieuhinder, de gevolgen voor de volksgezondheid en de veiligheid.

De heer Sven Gatz is het er mee eens dat er een beperking op de uitbreiding van de luchthaven Brussel-Nationaal moet komen. Hij kan zich vinden in de voorstellen van mevrouw Caroline Persoons en de heer Alain Adriaens. Wat betreft de opmerking van de heer François Roelants du Vivier, die door de heer Jean-Pierre Cornelissen ter kennis is gebracht, dient hij in die zin een door mevrouw Van Asbroeck en mevrouw Grouwels mede-ondertekend amendement op het bepalend gedeelte van het voorstel van resolutie.

Hij stelt mevrouw Béatrice Fraiteur voor om bedachtzamer te werk te gaan!

De heer Christos Doulkeridis is het eens met het voorstel van zijn twee collega's. De considerans zal bijgevolg als volgt luidend: overwegende dat het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal beter verzoend moet worden met de levenskwaliteit in de stedelijke en randstedelijke omgeving van de luchthaven. Hij blijft er niettemin ervan overtuigd dat de oorspronkelijke tekst beter is in zoverre hij de desiderata van de omwonenden die zich zorgen maken over de groeiperspectieven van het luchtverkeer, beter weergeeft.

Het voorgestelde compromis en de voorbereidende werkzaamheden maken het echter mogelijk een considerans voor te stellen die deze bekommernis weergeeft.

Stemming

Amendement nr. 19 tot vervanging van considerans nr. 8 wordt mondeling geamendeerd en met 11 stemmen tegen 1 aangenomen.

Considerans nr. 9

Er zijn twee amendementen ingediend: mevrouw Béatrice Fraiteur heeft amendement nr. 7 tot vervanging

Fraiteur et le n° 6, visant à le compléter, par M. Alain Adriaens.

Mme Béatrice Fraiteur explique qu'elle vise à spécifier la partie de l'arrêt de la Cour d'appel qu'elle estime importante, c'est-à-dire là où la Cour affirme l'équilibre entre les droits des habitants à la santé et un environnement de qualité et, d'autre part, les droits économiques de l'exploitant de l'aéroport. Cette balance entre les intérêts économiques, environnementaux et de santé publique est, à ses yeux, cruciale.

M. Alain Adriaens précise qu'il souhaite compléter le considérant faisant référence à l'arrêt de la Cour d'appel en spécifiant qu'il se base sur l'article 23 de la Constitution et reconnaît dès lors le droit à la protection de la santé. Son amendement va en réalité dans le même sens que celui de Mme Béatrice Fraiteur.

M. Alain Adriaens informe par ailleurs qu'il a été étonné que la Cour d'appel dans son arrêt fasse référence au 2° de l'article 23 de la Constitution, qui affirme que chacun a droit à la protection de la santé et non pas au 4°, qui fait référence au droit à un environnement sain. Cela ne peut que l'étonner. Toutefois, il convient de souligner l'avancée juridique majeure qui justifie les autres considérants de la résolution défendant notamment le droit des citoyens au respect du repos nocturne nécessaire à la santé humaine.

Mme Béatrice Fraiteur rejoint son collègue : les deux amendements allant dans le même sens, elle se pliera au choix des commissaires.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime que par rapport à la rédaction originelle du neuvième considérant, l'amendement n° 7 apporte une amélioration.

Mme Caroline Persoons préfère, quant à elle, la clarification apportée par l'amendement n° 6 car il ne faut pas être trop précis en se référant à l'arrêt de la Cour d'appel dont chacun à une lecture propre. Il est néanmoins essentiel de mettre en avant l'article 23 de la Constitution et la référence faite à la santé publique.

M. Joseph Parmentier, quant à lui, préfère qu'on précise le plus possible parce que l'arrêt de la Cour d'appel a aussi des points négatifs auxquels les commissaires ne peuvent se rallier.

M. Jean-Michel Mary, chef de cabinet du ministre Gosuin, quant à lui, estime qu'il ne convient pas d'apporter trop de précisions. La demande des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que des associations

van de considerans ingediend. De heer Alain Adriaens heeft amendement nr. 6 ter vervollediging van de considerans ingediend.

Mevrouw Béatrice Fraiteur legt uit dat ze het deel van het arrest van het Hof van Beroep dat zij belangrijk acht, namelijk het deel waarin het Hof het evenwicht bevestigt tussen de rechten van de omwonenden op gezondheid en op een degelijke leefomgeving enerzijds en de economische rechten van de luchthavenexploitant anderzijds, tracht te specificeren. Zij vindt dit evenwicht tussen de economische belangen en de gevolgen voor het leefmilieu en de volksgezondheid van cruciaal belang.

De heer Alain Adriaens preciseert dat hij de considerans wenst te vervolledigen door te verwijzen naar het arrest van het Hof van Beroep en te specificeren dat het gegrond is op artikel 23 van de Grondwet en bijgevolg het recht op bescherming van de gezondheid erkent. Zijn amendement gaat in feite in dezelfde richting als dat van mevrouw Béatrice Fraiteur.

De heer Alain Adriaens deelt voorts mee dat het hem verbaast dat het Hof van Beroep in zijn arrest verwijst naar artikel 23, 2°, van de Grondwet, dat bevestigt dat ieder recht heeft op bescherming van de gezondheid en dat het niet verwijst naar artikel 24, 4°, dat verwijst naar het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu. Dat verbaast hem. Er zij echter gewezen op de grote juridische doorbraak die de andere consideransen van de resolutie verantwoordt door met name het recht van de burgers op de voor hun gezondheid noodzakelijke nachtrust te verdedigen.

Mevrouw Béatrice Fraiteur is het met haar collega eens : aangezien de twee amendementen dezelfde strekking hebben, zal ze zich neerleggen bij de keuze van de commissieleden.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat amendement nr. 7 de oorspronkelijke formulering van de negende considerans verbetert.

Mevrouw Caroline Persoons heeft de voorkeur aan de door amendement nr. 6 aangebrachte verduidelijking, want men mag niet te nauwgezet verwijzen naar het arrest van het Hof van Beroep dat voor interpretatie vatbaar is. Het is echter essentieel dat de verwijzing naar artikel 23 van de Grondwet en naar de volksgezondheid moet echter op de voorgrond worden geplaatst.

De heer Joseph Parmentier heeft liever dat men zo precies mogelijk is, omdat het arrest van het Hof van Beroep ook negatieve punten bevat waarmee de commissieleden niet akkoord kunnen gaan.

De heer Jean-Michel Mary, kabinetschef van minister Gosuin, vindt dat men niet te veel preciseringen mag aanbrengen. De inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de representatieve verenigingen hebben ver-

représentatives est d'utiliser toutes les pistes et pas seulement la 25R. On a dès lors intérêt à se référer à l'arrêt de la manière la plus globale possible.

M. Sven Gatz n'a personnellement pas de problème avec l'un ou l'autre amendement.

Il reconnaît également que chacun a une lecture différente de l'arrêt de la Cour d'appel. Il ne faudrait néanmoins pas ouvrir la boîte de Pandore et renvoyer uniquement vers les aspects considérés comme positifs de l'arrêt car cela peut se retourner comme un boomerang contre les Bruxellois.

Mme Béatrice Fraiteur réitère qu'elle ne peut adhérer à l'ensemble de l'arrêt de la Cour d'appel.

M. Alain Adriaens suggère dès lors d'opter pour une formulation minimale par une référence faite à l'article 23 de la Constitution.

M. Joseph Parmentier propose d'intégrer les mots « entre autres » entre les mots de l'amendement n° 6 « se base » et les mots « sur l'article 23 ».

Votes

L'amendement n° 6, tel que sous-amendé, est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

L'amendement n° 7 est devenu sans objet.

Le considérant n° 9, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Nouveaux considérants

Mmes Anne Van Asbroeck, Brigitte Grouwels et M. Sven Gatz ont introduit un amendement n° 18 visant à insérer quatre nouveaux considérants après le dernier considérant :

« Considérant que les nuisances sonores provoquées par le trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles National constituent un sérieux problème qui affecte la santé de nombreuses personnes et qu'il s'agit clairement, en l'occurrence, d'un problème transrégional;

Considérant que l'activité de l'aéroport de Bruxelles National a une importance économique considérable, non seulement en raison de l'activité économique directe et de l'emploi à l'aéroport même et à proximité de celui-ci, mais aussi en raison du rôle essentiel que l'aéroport joue dans la vie économique des trois Régions et de la Belgique dans son ensemble;

zocht om alle startbanen en niet alleen 25R te gebruiken. Men heeft er bijgevolg belang bij in zo'n ruim mogelijke bewoordingen naar het arrest te verwijzen;

De heer Sven Gatz heeft persoonlijk geen probleem bij de amendementen.

Ook hij vindt dat het arrest van het Hof van Beroep voor interpretatie vatbaar is. Men mag echter niet de doos van Pandora openen en alleen verwijzen naar de positieve aspecten van het arrest, want dat kan een boemerangeffect voor de Brusselaars hebben.

Mevrouw Béatrice Fraiteur herhaalt dat zij het niet eens is met het hele arrest van het Hof van Beroep.

De heer Alain Adriaens stelt bijgevolg voor om voor een minimalistische formulering te kiezen met verwijzing naar artikel 23 van de Grondwet.

De heer Joseph Parmentier stelt voor om de woorden « onder andere » in te voegen tussen de woorden van amendement nr. 6 « gegrond is op » en de woorden « artikel 23 ».

Stemmingen

Het aldus gesubamendeerde amendement nr. 6 wordt eenparigheid van de 12 aanwezige leden aangenomen.

Amendement nr. 7 is doelloos geworden.

De aldus gesubamendeerde considerans nr. 9 wordt eenparigheid van de 12 aanwezige leden aangenomen.

Nieuwe consideransen

Mevrouw Anne Van Asbroeck, mevrouw Brigitte Grouwels en de heer Sven Gatz hebben amendement nr. 18 ingediend dat ertoe vier nieuwe consideransen in te voegen na de laatste considerans :

« Overwegende dat de geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer vanop de luchthaven Brussel-Nationaal een ernstig probleem is dat de gezondheid van velen aantast en het in dit geval duidelijk om een gewestgrens overschrijdend probleem gaat;

Overwegende dat de activiteit van de luchthaven Brussel-Nationaal van aanzienlijk economisch belang is, niet alleen wegens de rechtstreekse economische activiteit en de werkgelegenheid in de luchthaven zelf en in de omgeving, maar ook wegens de essentiële rol die de luchthaven speelt in het economische leven van de drie Gewesten van in België in zijn geheel;

Considérant que l'aéroport de Bruxelles National joue un rôle irremplaçable dans le rayonnement international de Bruxelles et dans le développement de Bruxelles en tant que capitale européenne et internationale, ce qui est également dans l'intérêt des deux autres Régions et de la Belgique dans son ensemble;

Considérant que le trafic aérien est une donnée internationale par excellence et qu'il faut dès lors coordonner au niveau européen une nouvelle réglementation éventuelle sur les vols de nuit. ».

Les auteurs de l'amendement souhaitent d'une part qu'il soit reconnu que les nuisances provoquées par le trafic aérien sont un problème transrégional. Ils souhaitent également que soit mise en exergue l'importance économique de Bruxelles-National, ainsi que l'apport au rayonnement international de Bruxelles-National. Enfin, ils concluent par un quatrième considérant qui affirme que le trafic aérien est une donnée internationale par excellence.

M. Jean-Pierre Cornelissen suggère que le troisième considérant, s'il est maintenu, s'arrête au mot « internationale » car les parlementaires bruxellois représentent la Région de Bruxelles-Capitale et non pas les deux autres Régions et l'Etat fédéral.

Mme Caroline Persoons estime qu'il faut différencier les quatre considérants proposés dans cet amendement n° 18.

En ce qui concerne le premier considérant proposé, elle souligne qu'on a déjà fait référence aux nuisances en matière de santé que génère le trafic aérien à Bruxelles-National. Quant au fait de reconnaître effectivement qu'il s'agit d'un problème transrégional, il ne faudrait néanmoins pas que cela supprime les compétences de la Région de Bruxelles-Capitale.

Quant au deuxième considérant, Mme Caroline Persoons tient à nuancer l'importance économique qualifiée de « considérable » par les auteurs de l'amendement. Et ce, dans la mesure où lorsque les commissaires ont posé la question de l'emploi lors des auditions de la BIAC, de Belgocontrol et du médiateur fédéral, il leur a été répondu que l'emploi pour les Bruxellois représente 16 % du total à la BIAC, tandis que les nuisances au niveau de l'environnement, de la santé publique et des nuisances sonores sont supportées de 65 à 90 % par les Bruxellois. Pour Mme Caroline Persoons, l'emploi direct créé est incomparable avec les nuisances directes et indirectes subies par les Bruxellois. Néanmoins, il faut reconnaître que l'impact économique indirect de l'aéroport de Bruxelles-National est important également pour la Région de Bruxelles-Capitale. La faillite de la Sabena a démontré que d'autres entreprises étaient entraînées dans la tourmente.

Mme Caroline Persoons n'est pas convaincue que ce soit l'aéroport de Bruxelles-National qui joue un rôle crucial

Overwegende dat de luchthaven Brussel-Nationaal een onvervangbare rol speelt in de internationale uitstraling van Brussel en in de uitbouw van Brussel als Europese en internationale hoofdstad, wat eveneens in het belang is van de twee overige Gewesten en van België in zijn geheel;

Overwegende dat het luchtverkeer een bij uitstek internationaal gegeven is en dat er bijgevolg op Europees niveau een eventueel nieuwe regelgeving over de nachtluchten moet worden gecoördineerd. ».

De indieners van het amendement wensen enerzijds dat erkend wordt dat de hinder voortgebracht door het luchtverkeer een gewestgrens overschrijdend probleem is. Ze wensen ook dat het economische belang van Brussel-Nationaal benadrukt wordt, alsook de bijdragen tot de internationale uitstraling van Brussel-Nationaal. Ten slotte besluiten ze met een vierde considerans die bevestigt dat het luchtverkeer een internationaal gegeven bij uitstek is.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt voor om de derde considerans, als hij behouden blijft, te doen stoppen bij het woord « hoofdstad », want de Brusselse parlementsleden vertegenwoordigen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en niet de twee overige Gewesten of de Federale Staat.

Mevrouw Caroline Persoons vindt dat de vier in amendement nr. 18 voorgestelde consideransen gedifferentieerd moeten worden.

In verband met de eerste voorgestelde considerans benadrukt ze dat men reeds verwezen heeft naar de gevolgen van het luchtverkeer vanop Brussel-Nationaal voor de gezondheid. Wat betreft de erkenning dat het inderdaad om een gewestgrens overschrijdend probleem gaat, zou dat echter niet mogen toe leiden dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn bevoegdheden in dat verband verliest.

Wat de tweede considerans betreft, nuanceert mevrouw Caroline Persoon het als « aanzienlijk » bestempelde economisch belang volgens de indieners van het amendement. Toen de commissieleden tijdens de hoorzittingen met BIAC, Belgocontrol en de federale ombudsman werkgelegenheid hebben aangekaart, kregen ze als antwoord dat 16% van de totale aantal banen in BIAC ingenomen wordt door de Brusselaars, terwijl de hinder voor het leefmilieu en de volksgezondheid en de geluidshinder voor 65 tot 90 % voor de Brusselaars is. Volgens mevrouw Caroline Persoons is de rechtstreeks gecreëerde werkgelegenheid niet vergelijkbaar met de directe en indirecte hinder die de Brusselaars ondervinden. Men moet echter toegeven dat de indirecte economische gevolgen van de luchthaven Brussel-Nationaal ook belangrijk zijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het faillissement van Sabena heeft aangetoond dat andere bedrijven meegesleurd worden in de maalstroom.

Mevrouw Caroline Persoon is er niet van overtuigd dat de luchthaven Brussel-Nationaal een cruciale rol speelt

dans le rayonnement international de Bruxelles mais bien plutôt les institutions européennes et internationales (y compris l'OTAN).

Mme Béatrice Fraiteur tient à affirmer également que les commissaires ont déjà clairement fait allusion au problème de santé généré par l'activité à l'aéroport de Bruxelles-National.

D'autre part, elle souligne l'attitude hypocrite qui consiste à toujours demander à l'Europe ce que les Régions ou les Etats n'ont pas le courage d'assumer eux-mêmes.

M. Alain Adriaens, quant à lui, souhaite retenir la substantifique moelle de cet amendement. Du premier considérant, il pourrait accepter d'insister qu'il s'agit d'un problème transrégional.

Il est également d'accord qu'il faut souligner le rôle économique de l'aéroport de Bruxelles-National. Cependant, ce considérant est trop long. Il se demande si on ne pourrait pas arrêter ce considérant aux mots "une importance économique considérable".

Quant au troisième considérant, il sera plus radical que ses collègues. Il est vrai que pour une ville internationale comme Bruxelles, il faut un aéroport international. Cependant, est-ce réellement la localisation de Bruxelles-National qui est la plus opportune ? Ce considérant est dès lors sujet à caution pour lui.

En ce qui concerne le quatrième considérant, M. Alain Adriaens peut reconnaître qu'il faut une coordination au niveau international du trafic aérien; il souhaite néanmoins que les auteurs de l'amendement clarifient leur intention. Est-ce que dans leur esprit, la demande du Parlement bruxellois a une portée propre en demandant à l'Europe d'œuvrer pour la suppression progressive des vols de nuit (non concomitante), ou, au contraire, cela justifie-t-il que tant que l'Europe n'a rien entrepris, on ne peut rien entreprendre au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale ?

M. Christos Doukeridis peut, quant à lui, accepter le premier considérant qui met de nouveau en exergue les problèmes de santé induits par le trafic aérien, ainsi que la reconnaissance de la problématique transrégionale du trafic aérien.

Quant au deuxième considérant, il propose de l'amender de la façon suivante :

« Considérant le rôle que l'aéroport de Bruxelles-National joue dans la vie économique des trois Régions et de la Belgique dans son ensemble. ».

Le troisième considérant, M. Christos Doukeridis suggère de le retirer. Au cas où on le maintiendrait, M.

voor de internationale uitstraling van Brussel, maar dat vooral de Europese en internationale instellingen (met inbegrip van de NAVO) dat doen.

Mevrouw Béatrice Fraiteur wijst er ook op dat de commissieleden reeds duidelijk verwezen hebben naar de gezondheidsproblemen die de activiteit op de luchthaven Brussel-Nationaal met zich meebrengt.

Anderzijds hekelt ze de hypocriete houding die erin bestaat altijd Europa te vragen om hetgeen waarvoor de Gewesten of de Staten de moed niet hebben om zelf te zorgen.

De heer Alain Adriaens wenst het wezenlijke van dit amendement te behouden. Wat de eerste considerans betreft, zou hij kunnen aanvaarden dat er nadruk wordt gelegd op het feit dat het om een gewestgrens overschrijdend probleem gaat.

Hij is er het eveneens mee eens dat de economische rol van de luchthaven Brussel-Nationaal benadrukt moeten worden. Deze considerans is echter lang. Hij vraagt of deze considerans niet zou kunnen eindigen met de woorden « een aanzienlijk economisch belang ».

Wat de derde considerans betreft zal hij radicaler dan zijn collega's zijn. Het is inderdaad zo dat een internationale stad zoals Brussel een internationale luchthaven nodig heeft. Is het echter zo dat de huidige ligging van Brussel-Nationaal echt de meest geschikte is ? Hij heeft bijgevolg zijn twijfels bij deze considerans.

Wat de vierde considerans betreft, kan de heer Alain Adriaens ermee akkoord gaan dat er een internationale coördinatie van het luchtverkeer nodig is. Hij wenst echter dat de indieners van het amendement hun intentie verduidelijken. Is het volgens hen het Brussels Parlement menens met het verzoek aan de Europese overheden om te ijveren voor de stapsgewijze afschaffing van de nachtvluchten of betekent dat, integendeel, dat zolang Europa niets onderneemt, men evenmin iets kan ondernemen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ?

De heer Christos Doukeridis kan akkoord gaan met de eerst considerans die opnieuw de nadruk legt op de gezondheidsproblemen ten gevolge van het luchtverkeer en erkent dat het luchtverkeer een transregionale aangelegenheid is.

Hij stelt voor om de tweede considerans als volgt te amenderen :

« Gelet op de rol die de luchthaven Brussel-Nationaal speelt in het economische leven van de drie Gewesten en van België in zijn geheel. ».

De heer Christos Doukeridis stelt voor om de derde considerans in te trekken. In geval dat hij behouden zou

Christos Doulkeridis préférerait qu'on introduise un considérant neutre parlant de la contribution de l'aéroport de Bruxelles-National au rayonnement international de Bruxelles et rien de plus.

Quant au quatrième considérant, M. Christos Doulkeridis souhaiterait qu'on précise qu'il s'agit de coordonner "idéalement" au niveau européen la réglementation éventuelle interdisant les vols de nuit.

M. Joseph Parmentier, quant à lui, estime qu'il faut savoir ce que l'on veut. Les aspects économiques, les nuisances à la santé, à l'environnement et en matière de sécurité forment un tout. Il estime que les quatre nouveaux considérants cassent cela. Néanmoins, il n'est pas opposé à une petite phrase mais n'est certainement pas favorable à quatre considérants sinon l'aéroport de Bruxelles-National devient quelque chose d'incommensurable.

M. Sven Gatz remercie ses collègues qui ont fait des suggestions positives.

Pour le premier considérant, il est d'accord de se limiter à la problématique transrégionale. Quant au second considérant, il est d'accord avec l'amendement oral proposé par M. Doulkeridis.

Le troisième considérant, il est disposé à le retirer.

Quant au quatrième considérant, il est d'accord de laisser ce dispositif jusqu'aux mots « par excellence ».

A la question posée par M. Alain Adriaens, M. Sven Gatz souhaite répondre qu'il est convaincu qu'il vaut mieux opérer au niveau européen pour réguler le nombre de vols de nuit. Cela ne veut néanmoins pas dire pour autant que les Néerlandophones bruxellois ne sont pas prêts à entreprendre quoi que ce soit au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale.

Votes

Le premier considérant, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

Le deuxième considérant, tel qu'amendé oralement, est adopté par 10 voix et 1 abstention.

Le troisième considérant est retiré à la demande de plusieurs membres. Cependant, M. Sven Gatz regrette que l'aéroport de Bruxelles-National ne soit pas aussi important que l'OTAN à Bruxelles pour d'aucuns.

Quant au dernier considérant, M. Jean-Pierre Cornelissen et Mme Béatrice Fraiteur estiment que même, tel qu'amendé oralement, il demeure superfétatoire.

blijven, geeft hij de voorkeur aan een neutrale considerans waarin gesproken wordt van de bijdrage van de luchthaven Brussel-Nationaal tot de internationale uitstraling van Brussel en de rest van de zin geschrapt wordt.

In verband met de vierde considerans wenst de heer Christos Doulkeridis dat het erom gaat de eventuele regelgeving die de nachtvluchten verbiedt « idealiter » op Europees niveau te coördineren.

De heer Joseph Parmentier vindt dat men moet weten wat men wil. De economische aspecten, de hinder voor de gezondheid, het leefmilieu en de bedreiging van de veiligheid vormen een geheel. Hij vindt dat de vier nieuwe consideransen dat geheel ondermijnen. Hij is echter niet gekant tegen een kleine zin maar kan zeker niet akkoord gaan met de vier consideransen. Zoniet wordt de luchthaven Brussel-Nationaal iets reusachtigs.

De heer Sven Gatz dankt zijn collega's die positieve voorstellen hebben gedaan.

Wat de eerste considerans betreft, gaat hij akkoord zich te beperken tot de transregionale problematiek. Wat de tweede considerans betreft is hij het eens met het mondelinge amendement van de heer Doulkeridis.

Hij is bereid de derde considerans in te trekken.

Wat de vierde considerans betreft gaat hij akkoord deze zin te eindigen met de woorden « een bij uitstek internationaal gegeven is ».

In antwoord op de vraag van de heer Alain Adriaens zegt de heer Sven Gatz dat hij ervan overtuigd is dat het beter is om het aantal nachtvluchten op Europees niveau te reguleren. Dat betekent echter niet dat de Nederlandstalige Brusselaars niet bereid zijn om maatregelen te treffen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Stemmingen

De aldus geamendeerde eerste considerans wordt bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden aangenomen.

De aldus mondeling geamendeerde tweede considerans wordt met 10 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

De derde considerans wordt op verzoek van verschillende leden ingetrokken. De heer Sven Gatz betreurt echter dat de luchthaven Brussel-Nationaal voor sommigen niet zo belangrijk is als de NAVO in Brussel.

In verband met de laatste considerans zijn de heer Jean-Pierre Cornelissen en mevrouw Béatrice Fraiteur van oordeel dat hij zelfs na de mondelinge amendering niets nieuws bevat.

Il est néanmoins adopté par 10 voix et 1 abstention.

Mme Caroline Persoons demande de pouvoir faire référence à la directive européenne.

Un amendement n° 29 est introduit visant à rajouter dans le meilleur ordre des considérants, qui sera revu (lors de la lecture du rapport) le considérant suivant :

« Considérant la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement qui impose aux Etats membres l'élaboration de cartes d'exposition au bruit des populations, notamment pour le bruit des avions, ainsi que l'adoption de mesures de limitation des nuisances dans les zones problématiques. ».

Mme Caroline Persoons signale que cet amendement s'insère bien juste après le dernier considérant de M. Gatz.

Mme Caroline Persoons estime en effet qu'il ne faut pas seulement évoquer le niveau européen lorsqu'il s'agit de réglementer le survol de nuit, mais il faut également tenir compte des textes réglementaires qui édictent des normes de bruit assez sévères.

Cette réglementation implique des obligations pour les Etats membres et de facto pour les Régions qui doivent transposer le droit européen dans le domaine de leurs compétences.

Vote

L'amendement n° 29 est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

Dispositif

Première, deuxième et troisième tirets

M. Sven Gatz présente les amendements n° 20 et 21, qui sont « liés ». Il vaudrait mieux, ajoute-t-il, régler les choses au niveau européen mais il ne faut pas nécessairement attendre qu'une attitude européenne soit fixée. Quant à l'amendement n° 21, il estime que la formule d'une « période de calme » convient mieux dans un texte de résolution que la définition d'heures précises.

M. Alain Adriaens est d'avis que l'amendement n° 21 est un peu faible. Il préfère que l'on soit précis, même dans une résolution.

Mme Béatrice Fraiteur estime que les mots « période de calme » sont dangereux parce que vagues et susceptibles

De laatste considerans wordt echter met 10 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

Mevrouw Caroline Persoons vraagt om te kunnen verwijzen naar de Europese richtlijn.

Er wordt een amendement nr. 29 ingediend om de volgende considerans op de geschikteste plaats in te voegen in de volgorde van de consideransen, die zal worden herzien (bij de lezing van het verslag) :

« Gelet op de Europese richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï, die de lidstaten oplegt kaarten op te stellen met de geluidsbelasting voor de bevolking, onder andere voor oorzaak door het luchtverkeer, en maatregelen te nemen om de hinder in problematische gebieden te beperken. ».

Mevrouw Caroline Persoons wijst erop dat dit amendement het best ingevoegd kan worden na de laatste considerans van de heer Gatz.

Mevrouw Caroline Persoons vindt immers dat men niet alleen het Europees niveau moet vermelden wanneer het erom gaat de nachtvluchten te reglementeren, maar dat er eveneens rekening moet gehouden worden met de verordeningen die vrij strenge geluidsnormen opleggen.

Deze verordening houdt verplichtingen in voor de Lidstaten en de facto voor de Gewesten die het Europees recht in hun wetgeving moeten omzetten.

Stemming

Amendement nr. 29 wordt goedgekeurd bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Dispositief

Eerste, tweede en derde streepjes

De heer Sven Gatz licht de amendementen nrs 20 en 21 die gekoppeld zijn toe. Het zou beter zijn, volgens hem, de zaken op Europees niveau te regelen maar men moet niet noodzakelijk wachten tot er een Europees standpunt wordt bepaald. In verband met amendement nr. 21 vindt hij dat de formule van een kalme periode beter past in een tekst van resolutie en niet dat er bepaalde uren worden afgebakend.

De heer Alain Adriaens meent dat amendement nr. 21 nogal zwak is. Hij heeft liever dat men preciezer is zoals in een resolutie.

Mevrouw Béatrice Fraiteur meent dat de woorden « kalme periode » gevaarlijk zijn aangezien ze vaag zijn en

d'interprétation subjective. La proposition initiale est plus précise.

M. Christos Doulkeridis dit comprendre la prudence de certains, mais rappelle que le Parlement, qui n'est pas le gouvernement, peut parfaitement envoyer le message que l'Assemblée souhaite. Le Parlement doit maintenir la pression en restant réaliste. Il faut aussi continuer à viser la situation idéale, à demander l'interdiction des vols de nuit, parce que c'est ce que la population demande. L'idéal serait aussi une position européenne commune, mais en attendant, cela ne doit pas empêcher de maintenir la pression sur le gouvernement fédéral.

Par ailleurs, il faut tenir compte de l'évolution de la politique menée: il y a eu une amélioration durant les dernières années au niveau du bruit des avions.

M. Joseph Parmentier attire l'attention sur le fait que les trois premières demandes sont liées et formulées de manière réfléchie, en vue d'une action programmée, qui ne risque pas de déboucher sur une délocalisation.

Mme Caroline Persoons pense que les trois premières demandes sont claires, et même un peu idéalistes. Le mot « programmée » exprime la volonté d'arriver à l'interdiction à terme des vols de nuit et de mesures visant à réduire les nuisances sonores (QC à 12). Il faut également tenir compte des plages horaires chargées, évoquées par M. Philippe Touwaide de 21h00 à 23h00 et de 6h00 à 9h00 (les avions les plus bruyants ne doivent pas décoller à 6h01).

Mme Caroline Persoons suggère de permuter les tirets 3 et 1.

M. Alain Adriaens souligne que la logique de la résolution n'est pas une logique Nimby. Quant aux risques de délocalisation, il fait remarquer que nous sommes « en retard » par rapport à d'autres aéroports en ce qui concerne la réglementation des vols de nuit: on a vu revenir à Bruxelles-National des vols de nuit qui n'étaient plus admis sur d'autres aéroports européens (Francfort p.e.).

M. Sven Gatz se dit sensible aux arguments évoqués quant à la précision souhaitée dans la résolution. Il souligne néanmoins que les partis néerlandophones démocratiques doivent pouvoir se retrouver dans le texte de la résolution qui sera votée en séance plénière, afin que cette résolution puisse avoir toute sa force.

La présidente suggère de regrouper la première et la troisième demande, M. Sven Gatz proposant de son côté de placer la troisième demande en première position.

vatbaar zijn voor interpretatie. Het oorspronkelijke voorstel is duidelijker.

De heer Christos Doulkeridis zegt dat hij begrip heeft voor de voorzichtigheid van sommigen, maar hij herinnert eraan dat het Parlement en niet de Regering de boodschap kan doorgeven zoals de Assemblée het wil. Het Parlement moet pressie blijven uitoefenen en toch ook realistisch blijven. Men moet blijven streven naar de ideale situatie, vragen dat nachtvluchten worden afgeschaft omdat de bevolking zulks vraagt. Het ideaal zou zijn dat de Europese landen een gemeenschappelijk standpunt aannemen. Maar in afwachting mag dat niet beletten dat pressie wordt uitgeoefend op de Federale Regering.

Voorts moet rekening worden gehouden met de evolutie van het beleid. De laatste jaren was er een verbetering merkbaar van het geluidsniveau van de vliegtuigen.

De heer Joseph Parmentier vestigt de aandacht op het feit dat de eerste drie verzoeken met elkaar verbonden zijn en bedachtzaam zijn geformuleerd met het oog op een geprogrammeerde actie die geen gevaar inhoudt voor een delocalisatie.

Mevrouw Caroline Persoons meent dat de eerste drie verzoeken duidelijk zijn en zelfs een beetje idealistisch. Het woord « geprogrammeerd » drukt uit dat men wil komen tot een verbod op termijn van de nachtvluchten en van maatregelen om de geluidshinder te verminderen (QC tot 12). Er moet eveneens rekening worden gehouden met drukke periodes. Volgens de heer Touwaide gaat het om de periodes van 21.00 uur tot 23.00 uur en van 06.00 uur tot 09.00 uur (de meest lawaaierige vliegtuigen mogen niet opstijgen om 06.01 uur).

Mevrouw Caroline Persoons stelt voor om de streepjes 3 en 1 om te wisselen.

De heer Alain Adriaens wijst er op dat de Nimby-houding niet als uitgangspunt dient voor de resolutie. Wat het risico voor delocalisatie betreft, wijst hij erop dat wij « achterop » zijn in vergelijking met andere luchthavens in verband met de reglementering van de nachtvluchten. Vanop Brussel-Nationaal worden nu weer nachtvluchten georganiseerd die niet meer toegelaten werden op andere Europese luchthavens (Frankfurt bijv.).

De heer Sven Gatz heeft oren naar de argumenten in verband met de preciseringen in de resolutie. Hij wijst er evenwel op dat de democratische Nederlandstalige partijen zich moeten kunnen vinden in de tekst van de resolutie die in plenaire vergadering zal worden goedgekeurd opdat deze resolutie de nodige weerklank zou kunnen hebben.

De voorzitter stelt voor om het eerste en het derde verzoek samen te brengen. De heer Sven Gatz stelt daarentegen voor om het derde verzoek vooraan te plaatsen.

Mme Béatrice Fraiteur dit ne pas être d'accord pour lier une avancée à la condition que l'Europe avance de son côté. Il ne faut pas regrouper ces deux demandes.

M. Christos Doulkeridis dit ne pas être d'accord non plus pour que l'on s'en remette uniquement à l'Europe. Il suggère d'ajouter le mot "idéalement" entre les mots "pour que" et les mots "les autorités" dans la troisième demande. Il propose également de modifier la troisième demande comme suit : « une intervention prioritaire pour que, idéalement, les autorités européennes avancent rapidement vers une interdiction des vols de nuit partout en Europe ».

Mme Anne Van Asbroeck n'est pas d'accord avec la suggestion du mot « idéalement » et émet des réserves quant au reste de la proposition qui vient d'être faite.

M. Alain Adriaens se demande pourquoi il n'est pas possible de faire comme d'autres pays européens qui ont, eux, pris des décisions claires d'interdiction des vols de nuit. Doit-on conditionner notre avancée au fait que tout le monde avance ?

M. Michel Moock ajoute que son groupe est en faveur de la suppression des vols de nuit mais veut aussi que l'Europe avance dans cette problématique. Il rappelle que nous sommes un petit pays, contre lequel des « sanctions » sont peut-être plus faciles que contre d'autres pays, plus grands.

Mme Anne Van Asbroeck attire l'attention sur le fait que si on interdit les vols de nuit, cela ne peut pas aboutir à une augmentation des vols juste avant ou juste après cette plage horaire (entre 21 h et 23 h et entre 6h et 8h), d'autant plus qu'il subsiste encore un certain flou à propos du quota count.

Les amendements n° 20 et 21 sont retirés par leurs auteurs.

M. Christos Doulkeridis dit que le quota count est indépendant de l'interdiction. Il ajoute qu'en dehors des plages de nuit, il n'y a pas de limitation de bruit des avions. Il est donc important d'introduire une norme pour les plages horaires intermédiaires entre la période de jour et la période de nuit. Il s'agit d'une limitation (de bruit) programmée, possible et prudente.

Mme Caroline Persoons rappelle que lors des auditions, le représentant de l'UBCNA a évoqué la réduction du quota count à 11 au 1^{er} juillet 2003 et à 10 au 1^{er} juillet 2004 pour ces plages horaires intermédiaires.

La présidente, à l'issue d'un bref échange, et compte tenu des débats, propose de voter sur les trois premières demandes.

Mevrouw Béatrice Fraiteur is het niet eens om een stap vooruit te doen tenzij Europa dit eveneens doet. Deze twee verzoeken moeten niet worden gebundeld.

De heer Christos Doulkeridis zegt dat hij het evenmin eens is dat men alle hoop stelt op Europa. Hij stelt voor om het woord « idealiter » toe te voegen in het derde verzoek. Hij stelt eveneens voor om het derde verzoek als volgt te wijzigen : « er bij voorrang op aan te dringen opdat de Europese overheden idealiter snel werk maken van een verbod op nachtvluchten en heel Europa ».

Mevrouw Anne Van Asbroeck is het niet eens met het voorstel van het woord « idealiter » en heeft bezwaren tegen de rest van het voorstel dat zopas is gedaan.

De heer Alain Adriaens vraagt zich af waarom het niet mogelijk is om te doen zoals in andere Europese landen die duidelijke beslissingen hebben genomen met betrekking tot het verbod op nachtvluchten. Moet men onze stap vooruit afhankelijk maken van de maatregelen die iedereen neemt ?

De heer Michel Moock voegt eraan toe dat zijn fractie voorstander is van de afschaffing van nachtvluchten maar hij wil ook dat Europa een stap vooruit doet op dit vlak. Hij herinnert eraan dat wij een klein land zijn waartegen gemakkelijker sancties kunnen worden genomen dan tegen andere, grotere landen.

Mevrouw Anne Van Asbroeck vestigt de aandacht op het feit dat indien men de nachtvluchten verbiedt, dit niet mag leiden tot een verhoging van het aantal vluchten juist vóór of juist na deze periode (tussen 21 en 23 uur en tussen 6 en 8 uur). Te meer daar er nog enige onzekerheid is over het quota count.

De amendementen nr. 20 en 21 worden door de indieners ervan ingetrokken.

De heer Christos Doulkeridis zegt dat de quota count niets te maken heeft met het verbod. Hij voegt eraan toe dat er buiten de nacht geen beperking is voor het lawaai van vliegtuigen. Het is dus van belang een norm in te voeren voor de tussenperiodes tussen de nacht en de dag. Het gaat om een geplande beperking (van het lawaai) die mogelijk is en voorzichtig is.

Mevrouw Caroline Persoons herinnert eraan dat de tegenwoordiger van UBCNA tijdens de hoorzittingen gesproken heeft van de beperking van de quota count tot 11 op 1 juli 2003 en tot 10 op 1 juli 2004 voor de tussenuren.

De voorzitter stelt, na afloop van een korte een gedachteswisseling en gelet op de debatten, voor om te stemmen over de eerste drie verzoeken.

Votes

Le premier tiret (devenant le deuxième) est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Le deuxième tiret (devenant le troisième) est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Le troisième tiret (devenant le premier) est adopté par 9 voix et 1 abstention.

Quatrième tiret

M. Sven Gatz présente l'amendement n° 22.

Compte tenu du fait que le retrait par la BIAC de son recours au Conseil d'Etat est une conséquence des accords, ce qui n'était pas connu au moment du dépôt de l'amendement, M. Sven Gatz retire l'amendement n° 22.

Vote

Le tiret n° 4 est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Cinquième tiret

Mme Béatrice Fraiteur présente l'amendement n° 8 qui remplace l'amendement n° 3. Elle estime l'amendement plus clair et plus ferme que le texte de la proposition de résolution.

M. Sven Gatz présente l'amendement n° 23 et rappelle que la dispersion répond au principe d'égalité des citoyens. Il aimerait avoir aussi quelques explications complémentaires quant aux implications de la cinquième demande.

La présidente répond que cette demande résulte de discussions informelles avec les experts du ministre. L'un de ces experts, présent en séance, explique aux membres, à la demande de la présidente, une carte des tracés radars montrant les différents tracés (relevés) des vols au départ de la piste 25 Droite. Ces vols qui concernent presque tous les vols, vont soit tout droit, soit tournent à gauche et survolent e.a. Evere, les deux Woluwe, Auderghem, ainsi que la périphérie est de Bruxelles. Les vols qui tournent à droite survolent, quant à eux, le Noordrand en passant au-dessus de Haren et de Neder-Over-Heembeek. L'objectif est d'éviter que Bruxelles soit pleinement survolé.

M. Alain Adriaens estime que la cinquième demande contient une contradiction et que l'amendement n° 8 est préférable au texte de la proposition, car on en revient à

Stemmingen

Het eerste streepje (dat het tweede wordt) wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Het tweede streepje (dat het derde wordt) wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Het derde streepje (dat het eerste wordt) wordt aangenomen 9 stemmen en bij 1 onthouding.

Vierde streepje

De heer Sven Gatz licht amendement nr. 22 toe.

Gelet op het feit dat BIAC zijn beroep bij de Raad van State ingetrokken heeft naar aanleiding van de akkoorden, wat niet bekend was op het ogenblik dat het amendement ingediend werd, trekt de heer Sven Gatz amendement nr. 22 in.

Stemming

Streepje nr. 4 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Vijfde streepje

Mevrouw Béatrice Fraiteur licht amendement nr.8 toe, dat amendement nr. 3 vervangt. Zij is van mening dat het amendement duidelijker en standvastiger is dan de tekst van het voorstel van resolutie.

De heer Sven Gatz licht amendement nr. 23 toe en wijst erop dat de spreiding beantwoordt aan het beginsel van de gelijkheid van alle burgers. Hij zou graag ook nadere uitleg willen over de implicaties van het vijfde verzoek.

De Voorzitter antwoordt dat dat verzoek voortvloeit uit informele besprekingen met de deskundigen van de minister. Een van de deskundigen, op de vergadering aanwezig, geeft de commissieleden op verzoek van de voorzitter uitleg bij een kaart van het netwerk van de geluidsmeters waarop de verschillende (aangegeven) vliegroutes vanaf piste 25 rechts staan aangegeven. Die vluchten, die betrekking hebben op bijna alle vluchten, gaan ofwel rechtuit, of buigen af naar links en vliegen over onder meer Evere, Sint-Pieters-Woluwe en Sint-Lambrechts-Woluwe, Oudergem en ook over de Oostrand van Brussel. De vluchten die naar rechts afbuigen, vliegen over de Noordrand, over Haren en Neder-over-Heembeek. Het doel is te voorkomen dat er over heel Brussel gevlogen wordt.

De heer Alain Adriaens vindt dat het vijfde verzoek een tegenstrijdigheid bevat en dat amendement nr. 8 de voorkeur verdient boven de tekst van het voorstel, want dan

une logique de concentration au-dessus des zones les moins peuplées. Ceci étant, il y aura toujours des zones plus survolées que d'autres. L'arrêt de la Cour d'appel n'est donc pas « réaliste » sur ce point.

Si la commission maintient telle quelle la demande n° 5, M. Sven Gatz demande que l'amendement n° 26 soit pris en considération à ce stade-ci.

M. Alain Adriaens dit qu'il faut « sortir du passé »; tous les habitants sont égaux devant les nuisances. Il faut additionner toutes les nuisances et faire en sorte qu'elles gênent le moins d'habitants possible; faire en sorte aussi que ces personnes soient le mieux aidées possible.

Mme Caroline Persoons rappelle que la Commission européenne, dans une communication de 1999, a reconnu la nécessité d'éviter le survol des zones à haute densité de population. On pourrait donc garder la 5ème demande telle quelle mais être attentif à ce que le trafic ne soit pas densifié au départ de la piste 25 Droite. Elle suggère d'ajouter in fine de l'amendement n° 26 les mots « et donc de s'aligner sur l'option de la Communication de la Commission Européenne (COM 99-460) qui reconnaît, sur le plan de l'exploitation des aéroports, la nécessité d'éviter le survol des zones à forte densité de population ».

Mme Béatrice Fraiteur rappelle pour sa part que l'arrêt de la Cour d'Appel prône la dispersion parce qu'il n'y a pas (encore) de programme prévu pour les insonorisations et les expropriations. Elle demande à l'expert du ministre s'il peut confirmer ce dernier point. L'expert du ministre confirme que cette déclaration est exacte.

L'amendement qu'elle a déposé apporte, selon elle, des garanties, car la dispersion n'est bonne pour personne : un citoyen est un citoyen et ils doivent être traités de manière égale.

Mme Anne Van Asbroeck estime que la formulation de l'amendement n° 26 est prudente et tend à une solution raisonnable.

M. Christos Doulkeridis pense qu'il faut rester cohérent par rapport à l'ensemble des considérants mis en avant. L'amendement n° 26 n'est pas bon ou est incomplet. Il n'est pas bon s'il aboutit à dire où il faut une dispersion.

A priori l'amendement de Mme Fraiteur va dans le bon sens, mais son groupe a en toute humilité tiré les leçons de la démission de la Vice Première ministre fédérale de la mobilité.

Si on avait d'abord supprimé les avions bruyants avant de concentrer les vols et si le programme d'isolation avait

komt men uit op een logica waarbij de vluchten geconcentreerd zijn boven de minst dichtbevolkte zones. Wat er ook van zij, er zullen altijd zones zijn die vaker overvlogen worden dan andere. Het arrest van het Hof van Beroep is op dat punt dus niet « realistisch ».

Als de commissie verzoek nr. 5 als zodanig behoudt, dan verzoekt de heer Sven Gatz om amendement nr. 26 nu in overweging te nemen.

De heer Alain Adriaens zegt dat men « het verleden achter zich moet laten »; alle bewoners zijn gelijk voor wat betreft de hinder. Alle overlast moet samengenomen worden en er moet voor gezorgd worden dat zo weinig mogelijk bewoners er last van hebben; er moet ook bewerkstelligd worden dat die personen zo goed mogelijk geholpen worden.

Mevrouw Caroline Persoons wijst erop dat de Europese Commissie in een mededeling van 1999 erkend heeft dat er voorkomen moet worden dat er over dichtbevolkte zones gevlogen wordt. Men kan het vijfde verzoek dus als zodanig behouden, maar men dient er op toe te zien dat het verkeer vanaf baan 25 rechts niet toeneemt. Zij stelt voor om in fine uit amendement nr. 26 de woorden « en zich dus aan te sluiten bij de optie van de Mededeling van de Europese Commissie (COM 99-460) waarin, op het vlak van de exploitatie van luchthavens, erkend wordt dat het noodzakelijk is dat er voorkomen wordt dat er over dichtbevolkte zones gevlogen wordt » toe te voegen.

Mevrouw Béatrice Fraiteur wijst erop dat het arrest van het Hof van Beroep spreiding voorstaat omdat er (nog) geen programma is voor de geluidsisolatie en de onteigeningen. Zij vraagt de deskundige van de minister of hij dat laatste punt kan bevestigen. De deskundige van de minister bevestigt dat die verklaring juist is.

Het amendement dat zij ingediend heeft, voegt volgens haar garanties toe, want de spreiding is voor niemand goed : een burger is een burger en iedereen moet gelijk behandeld worden.

Mevrouw Anne Van Asbroeck vindt dat amendement nr. 26 voorzichtig geformuleerd is en een redelijke oplossing nastreeft.

De heer Christos Doulkeridis vindt dat men coherent moet blijven ten opzichte van de geopperde consideransen. Amendement nr. 26 is niet goed of onvolledig. Het is niet goed als er alleen in vermeld wordt waar spreiding nodig is.

A priori gaat het amendement van mevrouw Fraiteur in de goede richting, maar haar fractie heeft in alle bescheidenheid lering getrokken uit het ontslag van de Vice-premier en federale minister van mobiliteit.

Als men de luidruchtige vliegtuigen had afgeschaft voordat de vluchten geconcentreerd werden en als het iso-

déjà été mis en place progressivement, les accords n'auraient pas été revus.

Ce sont les experts néerlandais d'AAC qui ont prôné le principe de concentration pour diminuer l'impact environnemental, sonore du survol et pour assurer une plus grande sécurité en survolant où il y a le moins d'habitants possible et en prenant en considération la nécessité d'entamer le programme d'isolation et d'expropriation à temps.

M. Christos Doulkeridis rappelle que les trois Régions et le Fédéral étaient d'accord avec le principe de concentration.

Le problème du phasage est essentiel. Il faut d'abord interdire les avions les plus bruyants avant de parler de dispersion. Il faut donc revenir progressivement à une concentration au-dessus des zones les moins densément habitées avec un bon phasage. La position des parlementaires bruxellois est celle de Bruxelles, sans être « bruxello-centrée ».

M. Alain Adriaens suggère de remplacer le tiret par le texte suivant :

« – choix des routes en tenant au maximum compte de la santé, de l'environnement et de la sécurité de tous les riverains ».

A quoi il propose de rajouter la référence faite par Mme Caroline Persoons à la communication européenne.

A l'issue d'une brève suspension de séance, un amendement n° 30 est déposé par M. Alain Adriaens, Mme Caroline Persoons, MM. Sven Gatz, Joseph Parmentier, Mme Béatrice Fraiteur et Mme Anne Van Asbroeck.

Mme Béatrice Fraiteur se dit d'accord avec cet amendement, mais note qu'il ne reprend qu'une partie de l'idée développée dans son amendement n° 8, qu'elle souhaite malgré tout voir soumis au vote.

M. Sven Gatz remercie M. Alain Adriaens pour sa volonté de trouver un consensus. Il estime que l'amendement n° 30 est une bonne solution de compromis.

Mme Caroline Persoons souligne qu'il n'est pas possible de mettre sur le même pied les vols de nuit et les vols de jour.

M. Christos Doulkeridis réitère qu'il faut travailler à obtenir un survol des zones les moins peuplées.

Votes

L'amendement n° 8 est rejeté par 5 voix contre, 5 absentions et 1 voix pour.

latieprogramma al geleidelijk uitgevoerd was, dan had men de akkoorden niet aangepast.

De Nederlandse deskundigen van AAC stonden concentratie voor om de milieugevolgen en het lawaai van de overvliegende vliegtuigen te verminderen en een grotere veiligheid te garanderen door daar te vliegen waar er zo weinig mogelijk bewoners zijn en door rekening te houden met de noodzaak om tijdig een begin te maken met een isolatie- en onteigeningsprogramma.

De heer Christos Doulkeridis wijst erop dat de drie Gewesten en de federale overheid het eens waren met de concentratie.

Het probleem van het faseren is cruciaal. Voordat men gaat praten over spreiding, moet er eerst een verbod komen op de meest luidruchtige vliegtuigen. Men moet dus geleidelijk terugkomen op een concentratie boven de minst dichtbevolkte zones met een goede fasering. De Brusselse parlementsleden verdedigen Brussel, zonder op Brussel « gefixeerd » te zijn.

De heer Alain Adriaens stelt voor om het streepje te vervangen door de volgende tekst :

« – bij het uitstippelen van de routes wordt er zo veel mogelijk rekening gehouden met de gezondheid, het milieu en de veiligheid van alle omwonenden ».

Hij stelt voor om de verwijzing van mevrouw Caroline Persoons naar de Europese mededeling daaraan toe te voegen.

Na afloop van een korte opschorting van de vergadering, wordt amendement nr. 30 ingediend door de heer Alain Daems, mevrouw Caroline Persoons, de heren Sven Gatz, Joseph Parmentier, mevrouw Béatrice Fraiteur en mevrouw Anne Van Asbroeck.

Mevrouw Béatrice Fraiteur zegt in te stemmen met dit amendement, maar merkt op dat het slechts een deel van het door haar uiteengezette idee in amendement nr. 8 overneemt. Zij wil toch dat amendement nr. 8 gestemd wordt.

De heer Sven Gatz bedankt de heer Alain Adriaens voor zijn bereidheid om tot een consensus te komen. Hij is van mening dat amendement nr. 30 een goed compromis is.

Mevrouw Caroline Persoons onderstreept dat de nachten en de dagvluchten niet op één lijn gesteld kunnen worden.

De heer Christos Doulkeridis herhaalt dat men ervoor moet zorgen dat er over de minst dichtbevolkte zones gevlogen wordt.

Stemmingen

Amendement nr. 8 wordt verworpen met 5 stemmen tegen, 5 onthoudingen en 1 stem voor.

L'amendement n° 30 est adopté par 10 voix et 1 abstention et devient donc le nouveau tiret n° 5 du dispositif.

Les amendements n° 23 et 26 sont devenus caducs.

Sixième tiret

Ce tiret ne suscite pas de commentaires.

Vote

Le sixième tiret est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

Septième tiret

Mme Caroline Persoons demande que l'on examine l'amendement n° 12 à ce stade-ci.

M. Christos Doulkeridis rappelle que l'on travaille à une proposition de résolution qui doit rencontrer l'assentiment de toutes les formations démocratiques, francophones et néerlandophones, et non pas à une proposition de résolution qui permettrait à d'aucuns de faire leur publicité personnelle ou « d'ennuyer » tel ministre.

Il essaie au nom de son groupe, dans l'opposition, de contribuer au consensus avec tous les partis de la majorité et les autres formations démocratiques. Il est clair qu'aucune formation ne se retrouvera pleinement dans un texte de compromis et de consensus. Pour lui, il n'est pas question de se lancer dans la surenchère.

Mme Béatrice Fraiteur réplique qu'elle demande simplement l'application de l'arrêté du gouvernement bruxellois.

M. Alain Adriaens se demande ce que le gouvernement fédéral pourrait faire pour que le gouvernement bruxellois applique un de ses propres arrêtés. Ceci ne cadre pas dans une demande adressée au gouvernement fédéral.

M. Sven Gatz présente l'amendement n° 24 (en remplacement de la septième demande). Il vise le même objectif que la septième demande mais ne cite pas de noms.

Mme Caroline Persoons propose, par amendement oral, de modifier les premiers mots du texte de l'amendement n° 24 comme suit : « La création, au niveau fédéral, d'un organe de contrôle public ... » (le reste inchangé).

Votes

L'amendement n° 12 est rejeté par 11 voix contre 1.

Amendement nr. 30 wordt aangenomen met 10 stemmen en bij 1 onthouding en wordt dus het nieuwe streepje nr. 5 van het bepalend gedeelte.

Amendementen nr. 23 en 26 zijn doelloos geworden.

Zesde streepje

Dit streepje behoeft geen commentaar.

Stemming

Het zesde streepje wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Zevende streepje

Mevrouw Caroline Persoons verzoekt om nu amendement nr. 12 te behandelen.

De heer Christos Doulkeridis wijst erop dat er hier gewerkt wordt aan een voorstel van resolutie dat de goedkeuring van alle Nederlandstalige en Franstalige democratische fracties moet krijgen, en niet aan een voorstel van resolutie dat sommigen in staat zou stellen om persoonlijke reclame te maken of een zekere minister « lastig te vallen ».

Hij tracht in naam van zijn fractie, in de oppositie, bij te dragen aan een consensus met alle partijen van de meerderheid en de andere democratische partijen. Het is duidelijk dat geen enkele partij zich volledig zal kunnen vinden in een tekst die de uitkomst is van een compromis en een consensus. Voor hem is er geen sprake van dat men tegen elkaar gaat opbieden.

Mevrouw Béatrice Fraiteur repliceert dat zij alleen vraagt om het besluit van de Brusselse Regering toe te passen.

De heer Alain Adriaens vraagt zich af wat de federale regering zou kunnen doen om ervoor te zorgen dat de Brusselse Regering een van haar eigen besluiten toepast. Dat strookt niet met een verzoek aan de federale regering.

De heer Sven Gatz licht amendement nr. 24 ter vervanging van het zevende verzoek toe. Het heeft hetzelfde doel als het zevende verzoek, maar noemt geen namen.

Mevrouw Caroline Persoons stelt middels een mondeling amendement voor om de eerste woorden van de tekst van amendement nr. 24 als volgt te wijzigen : « De oprichting, op federaal niveau, van een openbaar controleorgaan... » (de rest blijft ongewijzigd).

Stemmingen

Amendement nr. 12 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 1.

L'amendement n° 24, tel que sous-amendé oralement, est adopté à l'unanimité des 11 membres présents et devient le nouveau septième tiret.

Huitième tiret

M. Michel Van Roye présente son amendement n° 5 (en remplacement de l'amendement n° 2), qui ne suscite aucune discussion.

Votes

L'amendement n° 2 et le huitième tiret, tel qu'amendé, sont adoptés à l'unanimité des 11 membres présents.

Huitième tiret (bis)

M. Sven Gatz présente l'amendement n° 25 introduit par Mmes Anne Van Asbroeck, Brigitte Grouwels et lui-même. Il souhaite le voir inséré entre le tiret n° 8 et le tiret n° 9. Il ajoute que, lorsque des décisions importantes doivent être prises, il est important d'en étudier préalablement tous les impacts. C'est pourquoi, les auteurs demandent la réalisation d'une étude d'incidence globale.

Mme Caroline Persoons souligne que la réalisation d'une étude ne doit pas être une condition sine qua non pour accéder aux principales demandes. Elle estime que cette étude devrait être faite en collaboration avec les Régions et qu'un organisme indépendant devrait la diriger.

M. Christos Doulkeridis partage l'avis des deux intervenants précédents: même s'il y a déjà eu des études limitées ou ciblées, il faut une étude plus large, plus globale.

A l'issue d'un bref échange, il est convenu, par sous-amendements oraux successifs de divers membres (Mme Persoons, Mme Riquet, M. Parmentier) de réécrire le texte de l'amendement n° 25 de la manière suivante :

« La commande à un organisme indépendant d'une étude relative à l'impact global du trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National sur l'emploi, l'environnement, la santé publique et l'activité économique, en collaboration avec les trois Régions ».

Het aldus mondeling gesubamendeerde amendement nr. 24 wordt goedgekeurd bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden en wordt het nieuwe zevende streepje.

Achtste streepje

De heer Michel Van Roye licht amendement nr. 5 toe (ter vervanging van amendement nr. 2), dat geen aanleiding tot discussie geeft.

Stemmingen

Het aldus gewijzigde amendement nr. 2 en het achtste streepje worden aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Achtste streepje (bis)

De heer Sven Gatz licht amendement nr. 25 toe, dat door mevrouw Anne Van Asbroeck, mevrouw Brigitte Grouwels en hemzelf ingediend is. Hij zou graag willen dat het ingevoegd wordt tussen streepje nr. 8 en streepje nr. 9. Hij voegt eraan toe dat wanneer belangrijke beslissingen genomen moeten worden, het belangrijk is voorafgaandelijk alle gevolgen ervan te bestuderen. Daarom vragen de indieners dat er een studie met betrekking tot de algemene incidentie wordt uitgevoerd.

Mevrouw Caroline Persoons onderstreept dat het uitvoeren van een studie geen absolute voorwaarde mag zijn om de belangrijkste verzoeken in te willigen. Zij vindt dat die studie uitgevoerd zou moeten worden in samenwerking met de Gewesten en dat het geleid zou moeten worden door een onafhankelijk orgaan.

De heer Christos Doulkeridis deelt de mening van de twee vorige sprekers: zelfs als er al beperkte of doelgerichte studies zijn gedaan, moet er een ruimere, veelomvattendere studie uitgevoerd worden.

Na afloop van een korte gedachtewisseling, wordt door middel van mondelinge subamendementen van diverse leden (mevrouw Persoons, mevrouw Riquet, de heer Parmentier) overeengekomen de tekst van amendement nr. 25 als volgt te herschrijven :

« Er wordt een studie door een onafhankelijke orgaan uitgevoerd met betrekking tot de impact van het globale luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal op de tewerkstelling, het leefmilieu, de volksgezondheid en de economische activiteit, in samenwerking met de drie Gewesten ».

Vote

L'amendement n° 25, tel que sous amendé oralement, est adopté à l'unanimité des 10 membres présents et s'insère entre le 8ème et le 9ème tiret.

Neuvième tiret

M. Sven Gatz, compte tenu des débats précédents, retire l'amendement n° 26.

Il n'y a pas d'autres commentaires ou questions.

Vote

Le neuvième tiret est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Dixième et onzième tirets

La présidente propose à la Commission de discuter simultanément les demandes n° 10 et 11 (assentiment).

Mme Béatrice Fraiteur présente les amendements n° 9 et 10, qu'elle souhaite voir insérés entre la 9ème et la 10ème demande.

M. Christos Doulkeridis estime positif d'essayer de trouver des mesures techniques permettant de diminuer les nuisances, mais les spécifier dans le corps de la proposition est dangereux. Il vaut mieux s'en tenir à un texte plus général et renvoyer éventuellement des propositions techniques dans la justification d'un amendement.

M. Jean-Pierre Cornelissen dit partager la même préoccupation. Il n'est pas certain non plus que les propositions formulées dans les amendements n° 9 et 10 offrent toutes les garanties de sécurité. Il serait plus prudent de s'en tenir à une formulation plus générale.

M. Joseph Parmentier est également d'avis qu'il ne faut pas entrer dans des recommandations techniques pointues.

Mme Béatrice Fraiteur demande que l'on considère uniquement l'amendement n° 11, les amendements 9 et 10 ayant été retirés.

Mme Caroline Persoons pense qu'il faut rester dans des formulations non techniques.

A l'issue d'un bref échange, un amendement n° 31 est déposé par Mmes Caroline Persoons, Béatrice Fraiteur, Anne Van Asbroeck et MM. Christos Doulkeridis, Joseph Parmentier et Alain Adriaens, libellé comme suit :

Stemming

Het aldus mondeling gesubamendeerde amendement nr. 25 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden en wordt ingevoegd tussen het achtste en het negende streepje.

Negende streepje

Gelet op de voorafgaande debatten, trekt de heer Sven Gatz amendement nr. 26 in.

Er zijn geen commentaar of vragen.

Stemming

Het negende streepje wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Tiende en elfde streepjes

De Voorzitter stelt de Commissie voor om de verzoeken nr. 10 en 11 samen te bespreken (instemming).

Mevrouw Béatrice Fraiteur licht amendementen nr. 9 en 10 toe, die zij graag zou willen laten invoegen tussen het negende en het tiende verzoek.

De heer Christos Doulkeridis vindt het positief dat men technische maatregelen probeert te vinden om de hinder te verminderen, maar acht het gevaarlijk ze in het voorstel te detailleren. Het is beter om zich tot een algemene tekst te beperken en technische voorstellen eventueel te verwijzen naar de verantwoording van een amendement.

De heer Jean-Pierre Cornelissen zegt dat hij die bezorgdheid deelt. Het is ook niet zeker dat de geformuleerde voorstellen in amendementen nr. 9 en 10 alle veiligheids-garanties bieden. Het zou verstandiger zijn om zich te beperken tot een algemenere formulering.

De heer Joseph Parmentier is ook van mening dat men geen gedetailleerde technische aanbevelingen moet doen.

Mevrouw Béatrice Fraiteur vraagt om uitsluitend amendement nr. 11 in beschouwing te nemen, aangezien de amendementen 9 en 10 ingetrokken werden.

Mevrouw Caroline Persoons vindt dat men zich moet beperken tot een niet-technische formulering.

Na afloop van een korte gedachtewisseling, wordt amendement nr. 31 ingediend door mevrouw Caroline Persoons, mevrouw Béatrice Fraiteur, mevrouw Anne Van Asbroeck en de heren Christos Doulkeridis, Joseph Parmentier en Alain Adriaens, luidend :

« La mise en oeuvre de toutes mesures techniques, technologiques ou d'infrastructure permettant d'assurer un survol des zones habitées à plus haute altitude et/ou en vue d'aboutir à une diminution des nuisances subies par les populations survolées ». Cet amendement rend l'amendement n° 11 superfluetatoire.

M. Sven Gatz et Mme Anne Van Asbroeck retirent l'amendement n° 27.

M. Sven Gatz présente l'amendement n° 28. Il est indispensable de se pencher sur la croissance de l'aéroport et de discuter de manière générale de ce problème, sans faire mention « d'un autre aéroport belge international ».

M. Michel Van Roye juge l'amendement positif et suggère que l'on supprime le chiffre de 260.000 dans la dixième demande et que l'on ajoute l'amendement n° 28 in fine de cette dixième demande.

Mme Béatrice Fraiteur estime que la dixième demande est claire et concrète : il ne faut pas la modifier, ni modifier d'ailleurs la onzième demande.

M. Sven Gatz estime que ce n'est pas au Parlement de fixer le nombre de mouvements à Bruxelles-National.

M. Christos Doukeridis est d'avis que le nouveau texte est un peu moins « courageux ». Il se dit néanmoins satisfait d'une telle formulation, plus globale.

M. Alain Adriaens propose, par sous-amendement oral, de remplacer le mot « social » par le mot « global » dans le texte de l'amendement n° 28, après que le remplacement de ce mot « social » par les mots « coûts-bénéfices » ait été proposé par M. Gatz et le remplacement du mot « social » par le mot « générale » ait été proposé par Mme Persoons mais n'aient pas été retenus à l'issue d'un bref échange.

M. Christos Doukeridis se demande si, compte tenu de la suppression des chiffres dans la demande n° 10, le mot « limitée » sera encore bien compris. Cela ne veut pas dire qu'il faut mettre une limite. Il propose, par sous-amendement oral, de remplacer « capacité limitée » par les mots « limitation de la capacité ».

La dixième demande serait donc reformulée comme suit :

« Une planification des activités portuaires à l'échelle nationale avec une limitation de la capacité de Bruxelles-National et, à cette fin, la réalisation d'une analyse globale des coûts et bénéfices liés à l'exploitation ultérieure de l'aé-

« Het nemen van alle technische, technologische of infrastructurele maatregelen om de vliegtuigen boven de bewoonde gebieden een hogere vliegroute te doen volgen en/of om de hinder voor de bevolking in de overvlogen gebieden te beperken ». Door dit amendement wordt amendement nr. 11 overtoellig.

De heer Sven Gatz en mevrouw Anne Van Asbroeck trekken amendement nr. 27 in.

De heer Sven Gatz licht amendement nr. 28 toe. Men moet zich absoluut buigen over de uitbreiding van de luchthaven en dit probleem algemeen bespreken zonder « van een andere internationale Belgische luchthaven » te vermelden.

De heer Michel Van Roye beoordeelt het amendement positief en stelt voor om het cijfer 260.000 in het tiende verzoek te laten vervallen en amendement nr. 28 in fine toe te voegen in dat tiende verzoek.

Mevrouw Béatrice Fraiteur vindt het tiende verzoek duidelijk en concreet : het hoeft niet gewijzigd te worden en het elfde verzoek evenmin.

De heer Sven Gatz meent dat het niet aan het Parlement is om het aantal bewegingen in Brussel-Nationaal vast te stellen.

De heer Christos Doukeridis is van mening dat de nieuwe bedoelde tekst minder « onverschrokken » is, maar zegt dat hij toch tevreden is met die algemenere formulering.

De heer Alain Adriaens stelt middels een mondeling subamendement voor om in de tekst van amendement nr. 28 het woord « sociaal » te vervangen door « globaal ». De heer Gatz heeft daaraan voorafgaand voorgesteld om het woord « sociaal » te vervangen door de woorden « kosten-baten » en mevrouw Persoons deed het voorstel om het woord « sociaal » te vervangen door het woord « algemeen », maar die voorstellen worden na afloop van een korte gedachtewisseling niet aangenomen.

De heer Christos Doukeridis vraagt zich af of, gelet op het laten vervallen van de cijfers in verzoek nr. 10, het woord « beperkt » nog goed begrepen zal worden. Dat wil namelijk niet zeggen dat er een grens moet worden gesteld. Hij stelt middels een mondeling subamendement voor om « beperkte capaciteit » te vervangen door de woorden « beperking van de capaciteit ».

Het tiende verzoek zou dus als volgt geherformuleerd worden :

« Het plannen van de luchthavenactiviteiten op nationale schaal met een beperking van de capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal en daartoe een algemene kosten-batenanalyse te laten uitvoeren voor de verdere uit-

roport de Bruxelles-National et au développement d'un autre aéroport belge international, plus éloignés d'un centre urbain ».

Votes

Le dixième tiret, tel qu'amendé par l'amendement n° 28, est adopté par 9 voix et 1 abstention.

L'amendement n° 31 est adopté à l'unanimité des 10 membres présents et remplace le 11ème tiret.

Vote sur l'ensemble

La proposition de résolution dans son ensemble, telle qu'amendée, est adoptée par 9 voix et 2 abstentions.

III. Lecture et approbation du rapport

Après lecture, le rapport est approuvé à l'unanimité des dix membres présents.

Les Rapporteurs,

Geneviève MEUNIER
François ROELANTS du VIVIER

La Présidente,

Marie-Jeanne RIQUET,

bating van de luchthaven Brussel-Nationaal en voor de bouw van een internationale Belgische luchthaven verder verwijderd van een stedelijk centrum ».

Stemmingen

Het tiende streepje dat aldus geamendeerd is bij wege van amendement nr. 28, wordt aangenomen met 9 stemmen bij 1 onthouding.

Amendement nr. 31 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden en vervangt het elfde streepje.

Stemming over het geheel

Het aldus geamendeerde voorstel van resolutie in zijn geheel wordt aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

III. Lezing en goedkeuring van het verslag

Na lezing wordt het verslag bij eenparigheid van de tien aanwezige leden goedgekeurd.

De Rapporteurs,

Geneviève MEUNIER
François ROELANTS du VIVIER

De Voorzitter,

Marie-Jeanne RIQUET,

IV. Texte adopté par la Commission

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à prendre toutes mesures nécessaires afin de lutter contre les nuisances subies par les habitants et liées au survol de Bruxelles à partir de l'aéroport de Bruxelles-National

Vu la 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 votée au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale le 26 mai 2000;

- Considérant les accords du 11 février 2000 au sein du gouvernement fédéral, ainsi que ceux des 22 février, 16 juillet et 29 novembre 2002, entre le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux qui jettent les bases d'une politique cohérente du trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles-National et tenant également compte des accords du 24 janvier 2003;
- Considérant que les stratégies de concentration des vols de nuit sur des routes précises ou de dispersion dans de nombreuses directions aboutissent au même résultat de rejet par les populations excédées par des nuisances, tel qu'il ressort des auditions des associations de riverains;
- Considérant que lors du tracé des routes destinées au trafic aérien, il faut à la fois tenir compte pour les riverains des nuisances sonores, de l'impact sur la santé ainsi que de la sécurité;
- Considérant que la logique de dispersion des vols est contraire aux principes scientifiques qui ont guidé l'élaboration du programme d'isolation acoustique des logements, tel que cela a été souligné par l'expert néerlandais, M. Jan Kamphuis;
- Considérant qu'en application des accords visés au premier considérant, un trafic moyen de 3,2 vols par nuit, même pour des survols à basse altitude, ne donne pas accès au programme d'isolation acoustique des logements;
- Considérant que tant la Région flamande que la Région de Bruxelles-Capitale sont tenues par leurs obligations européennes et internationales de réduire les émissions de NO_x, de particules fines et de CO₂ en tenant compte du fait que les avions opérant à partir de l'aéroport de Bruxelles-National génèrent une part importante des émissions relevées en Région bruxelloise;
- Considérant que, pour la période de jour, la quasi-totalité des décollages à partir de l'aéroport de Bruxelles-

IV. Tekst aangenomen door de Commissie

Voorstel van resolutie

ertoe strekkende alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de hinder van de vluchten boven Brussel vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal voor de inwoners te bestrijden

Gelet op de resolutie met het oog op het voortzetten van het overleg tussen de federale en de gewestelijke overheden om de hinder en de gevaren van het luchtverkeer te voorkomen en te verminderen, die de Brusselse Hoofdstedelijke Raad op 26 mei 2000 aangenomen heeft;

- Gelet op de akkoorden van 11 februari 2000 van de federale regering en de akkoorden van 22 februari, 16 juli en 29 november 2002 tussen de federale regering en de gewestregeringen die de grondslag vormen van een eenvormig beleid voor het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal en eveneens rekening houdend met de akkoorden van 24 januari 2003;
- Overwegende dat zowel de concentratie van de nachtvluchten via welbepaalde routes als de spreiding in allerhande richtingen verworpen worden door de bevolking die de hinder meer dan beu is, zoals blijkt uit de hoorzittingen met de verenigingen van omwonenden;
- Overwegende dat bij het uitstippelen van de routes voor het luchtverkeer zowel rekening gehouden moet worden met de geluidsoverlast voor de omwonenden als met de gevolgen voor hun gezondheid en met hun veiligheid;
- Overwegende dat de spreiding van de vluchten haaks staat op de wetenschappelijke principes die aan de basis liggen van het programma voor de geluidsisolatie van de woningen, zoals onderstreept is door de Nederlandse deskundige, de heer Jan Kamphuis;
- Overwegende dat ingevolge de akkoorden bedoeld in de eerste considerans, een gemiddelde van 3,2 vluchten per nacht niet voldoende is om aanspraak te mogen maken op het programma voor de geluidsisolatie van de woningen, ook al gaat het om overvluchten op lage hoogte;
- Overwegende dat het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hun Europese en internationale verplichtingen om de emissies van NO_x, fijne stofdeeltjes en CO₂ te verminderen, moeten nakomen, wetende dat de vliegtuigen die vanop de luchthaven Brussel-Nationaal opstijgen zorgen voor een groot gedeelte van die emissies die in het Hoofdstedelijk Gewest worden opgemeten;
- Overwegende dat bijna alle vliegtuigen die overdag vanop de luchthaven Brussel-Nationaal opstijgen, het

National, survole la Région bruxelloise en traversant Haren, pour les départs à droite, et les communes est de Bruxelles pour les départs à gauche;

- Considérant qu'il faut mieux concilier le trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles-National et la qualité de vie dans l'environnement urbain et périurbain de l'aéroport;
- Considérant l'arrêt de la Cour d'appel du 10 juin 2003, qui se base entre autres sur l'article 23 de la Constitution et reconnaît donc le droit à la protection de la santé;
- Considérant que les nuisances provoquées par le trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles-National constituent un problème transrégional;
- Considérant le rôle que l'aéroport de Bruxelles-National joue dans la vie économique des trois Régions et de la Belgique dans son ensemble;
- Considérant que le trafic aérien est une donnée internationale par excellence;
- Considérant la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement qui impose aux Etats membres l'élaboration de cartes d'exposition au bruit des populations, notamment pour le bruit des avions, ainsi que l'adoption de mesures de limitation des nuisances dans les zones problématiques;

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale demande au gouvernement fédéral :

- Une intervention prioritaire pour que les autorités européennes avancent rapidement vers l'interdiction des vols de nuit partout en Europe;
- L'interdiction programmée de tous les vols de nuit entre 23 h et 6 h du matin;
- La limitation programmée du quota count à 12 pour les avions décollant ou atterrissant entre 21 h et 23 h et entre 6 h et 8 h;
- Le retrait du recours déposé au Conseil d'Etat par BIAC contre l'arrêté bruxellois et la mise en œuvre rapide du programme d'isolation acoustique;
- Une négociation rapide entre l'Etat fédéral, la Région bruxelloise et la Région flamande, pour le choix des routes de vol en tenant compte au maximum de la santé, de l'environnement, de la sécurité et du principe européen visant à éviter le survol des zones à forte densité de population;

Hoofdstedelijk Gewest overvliegen, naar rechts over Haren en naar links over de oostelijk gelegen gemeenten van Brussel;

- Overwegende dat het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal beter verzoend moet worden met de levenskwaliteit in de stedelijke en randstedelijke omgeving van de luchthaven;
- Gelet op het arrest van het Hof van Beroep van 10 juni 2003, dat gegrond is op artikel 23 van de Grondwet en bijgevolg het recht op de bescherming van de gezondheid erkent;
- Overwegende dat de overlast veroorzaakt door het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal een gewestgrensoverschrijdend probleem is;
- Gelet op de rol van de luchthaven Brussel-Nationaal in het economische leven van de drie Gewesten en van België in zijn geheel;
- Overwegende dat het luchtverkeer een bij uitstek internationaal gegeven is;
- Gelet op de Europese richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, die de lidstaten oplegt kaarten op te stellen met de geluidsbelasting voor de bevolking, onder andere veroorzaakt door het luchtverkeer, en maatregelen te nemen om de hinder in problematische gebieden te beperken;

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad vraagt de federale regering om :

- er prioritair bij de Europese overheden op aan te dringen snel werk te maken van een verbod op nachtvluchten in heel Europa;
- stapsgewijze alle nachtvluchten tussen 23.00 uur en 6.00 uur 's morgens te verbieden;
- stapsgewijze de quota count te beperken tot 12 voor de vliegtuigen die opstijgen of landen tussen 21.00 en 23.00 uur en tussen 6.00 en 8.00 uur;
- het beroep tegen het Brussels besluit dat BIAC bij de Raad van State heeft ingesteld, te laten intrekken en het geluidsisolatieprogramma snel uit te voeren;
- snel onderhandelingen te starten tussen de federale Staat, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest, over de keuze van de vliegroutes en daarbij zoveel mogelijk rekening te houden met de gezondheid, het milieu, de veiligheid en het Europese principe dat vluchten boven dichtbevolkte gebieden voorkomen moeten worden;

- Une concertation rapide entre l'Etat fédéral et les Régions pour redéfinir les zones et les conditions d'application des programmes d'isolation acoustique;
 - La création, au niveau fédéral, d'un organe de contrôle public indépendant afin de veiller au respect des dispositions en matière de gestion des nuisances sonores;
 - Une politique aérienne concertée entre l'Etat fédéral et les Régions afin de permettre à la Région bruxelloise, seule responsable de la protection de l'environnement sur son territoire, d'honorer ses obligations définies par de nombreuses directives européennes en matière de qualité de l'air, ce qui implique un contrôle effectif et un rapport public régulier des compagnies aériennes comme cela se pratique dans de nombreux pays;
 - La passation d'une commande à un organisme indépendant d'une étude relative à l'impact global du trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National sur l'emploi, l'activité économique, l'environnement et la santé publique en collaboration avec les Régions;
 - La mise en œuvre de toutes mesures techniques, technologiques ou d'infrastructures permettant d'assurer un survol à plus haute altitude des zones habitées et/ou en vue d'aboutir à une diminution des nuisances subies par les populations survolées;
 - Une planification des activités aéroportuaires à l'échelle nationale avec une limitation de la capacité de l'aéroport de Bruxelles-National et, à cette fin, la réalisation d'une analyse globale des coûts et bénéfices liés à la poursuite de l'exploitation ultérieure de l'aéroport de Bruxelles-National et au développement d'un aéroport belge international, plus éloigné d'un centre urbain.
- snel overleg tot stand te brengen tussen de federale Staat en de Gewesten om de zones en de voorwaarden voor de uitvoering van de geluidsisolatieprogramma's opnieuw te bepalen;
 - een onafhankelijk openbaar controleorgaan op federaal niveau op te richten om erop toe te zien dat de bepalingen inzake het beheer van de geluidshinder nageleefd worden;
 - een op overleg tussen de federale Staat en de Gewesten berustend luchtvaartbeleid te voeren om het Brussels Gewest, dat alleen bevoegd is voor de bescherming van het leefmilieu op zijn grondgebied, in staat te stellen zijn verplichtingen gesteld door vele Europese richtlijnen inzake de kwaliteit van de lucht na te komen, wat inhoudt dat er een daadwerkelijke controle moet worden uitgeoefend en de luchtvaartmaatschappijen regelmatig verslag moeten uitbrengen zoals dat in vele landen het geval is;
 - door een onafhankelijk orgaan een studie te laten uitvoeren over de impact van het globale luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal op de tewerkstelling, de economische activiteit, het leefmilieu en de volksgezondheid, in samenwerking met de andere Gewesten;
 - alle technische, technologische en infrastructurele maatregelen te nemen om de vliegtuigen boven de bewoonde gebieden hoger te doen vliegen en/of om de hinder voor de bevolking in de overvlogen gebieden te beperken;
 - de luchthavenactiviteiten op nationale schaal te plannen met een begrenzing van de capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal en daartoe een algemene kostenbatenanalyse te laten uitvoeren voor de verdere exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en voor de bouw van een internationale Belgische luchthaven verder verwijderd van een stedelijk centrum.

Annexe 1

Amendements

N° 1 (de M. Michel VAN ROYE)

Remplacer le sixième considérant par ce qui suit :

« – Considérant que la Région bruxelloise est tenue par ses obligations européennes de réduire ses émissions de NOx de 48 % et que les avions opérant à partir de l'aéroport de Bruxelles-National représentent une part importante de ces émissions; ».

N° 2 (de M. Michel VAN ROYE)

Remplacer le huitième tiret du dispositif par le texte suivant :

« – Une politique aérienne concertée afin de permettre à la Région bruxelloise, seule responsable de la protection de l'environnement sur son territoire, d'honorer ses obligations définies par de nombreuses directives européennes en matière de qualité de l'air, ce qui implique un contrôle effectif et un rapport public régulier des compagnies aériennes comme cela se pratique dans de nombreux pays; ».

N° 3 (de Mme Béatrice FRAITEUR)

Remplacer le cinquième tiret par ce qui suit :

« – De s'opposer à toute tentative de dispersion des vols de nuit ainsi qu'à une extension de la dispersion des vols de jour ».

N° 4 (en remplacement de l'amendement n° 1) (de M. Michel VAN ROYE)

Remplacer le sixième considérant par les considérants suivants :

« – Considérant que les avions opérant à partir de l'aéroport de Bruxelles-National génèrent une part importante des quantités de NOx relevées en Région bruxelloise;

– Considérant que tant la Région flamande que la Région de Bruxelles-Capitale sont tenues par leurs obligations européennes de réduire les émissions de NOx et de

Bijlage 1

Amendementen

Nr. 1 (van de heer Michel VAN ROYE)

De zesde considerans te vervangen door :

« – Overwegende dat het Brussels Gewest zijn Europese verplichtingen moet nakomen om de NOx-emissies met 48 % te verminderen en dat de vliegtuigen die vanop de luchthaven Brussel-Nationaal opstijgen voor een groot gedeelte van die emissies zorgen; ».

Nr. 2 (van de heer Michel VAN ROYE)

Het achtste streepje van het bepalend gedeelte te vervangen door de volgende tekst :

« – Een op overleg berustend luchtvaartbeleid te voeren om het Brussels Gewest, dat bevoegd is voor de bescherming van het leefmilieu op zijn grondgebied, in staat te stellen zijn verplichtingen gesteld door vele Europese richtlijnen inzake de kwaliteit van de lucht na te komen, wat inhoudt dat er een daadwerkelijke controle moet worden uitgeoefend en de luchtvaartmaatschappijen regelmatig verslag moeten uitbrengen zoals dat in vele landen het geval is ».

Nr. 3 (van mevr. Béatrice FRAITEUR)

Het vijfde streepje te vervangen door :

« – Zich te verzetten tegen elke poging tot spreiding van de nachtluchten en tegen een uitbreiding van de spreiding van de dagvluchten ».

Nr. 4 (ter vervanging van amendement nr. 1) (van de heer Michel VAN ROYE)

De zesde considerans te vervangen door de volgende consideransen :

« – Overwegende dat de vliegtuigen die opstijgen vanop de luchthaven Brussel-Nationaal verantwoordelijk zijn voor een groot gedeelte van de NOx-hoeveelheden die in het Brussels Gewest worden opgemeten;

– Overwegende dat zowel het Vlaamse Gewest als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hun Europese verplichtingen om de NOx-emissies te verminderen moeten nako-

mettre tout en œuvre pour en limiter l'impact sur les augmentations et dépassements des niveaux d'ozone; ».

N° 5 (en remplacement de l'amendement n° 2) (de M. Michel VAN ROYE)

Insérer dans la huitième tiret du dispositif, entre le mot « concertée » et le mot « afin », les mots « entre l'Etat fédéral et les Régions ».

N° 6 (de M. Alain ADRIAENS)

Ajouter à la fin du dernier considérant, ce qui suit :

« qui se base sur l'article 23 de la Constitution et reconnaît donc le droit à la protection de la santé. ».

JUSTIFICATION

Contrairement à des jugements antérieurs de la Cour d'appel de Bruxelles, cet arrêt reconnaît comme applicable le 2° de l'article 23 de la Constitution qui affirme que chacun a droit à la protection de la santé. Il convient donc de souligner cette avancée juridique majeure qui justifie les autres considérants de notre résolution défendant notamment le droit des citoyens au respect du repos nocturne nécessaire à la santé humaine.

N° 7 (de Mme Béatrice FRAITEUR)

Remplacer le dernier considérant par ce qui suit :

« – Considérant l'arrêt de la Cour d'appel du 10 juin 2003 qui affirme l'équilibre entre, d'une part, le droit des habitants à la santé et à un environnement de qualité et, d'autre part, les droits économiques de l'exploitant de l'aéroport; »

N° 8 (en remplacement de l'amendement n° 3) (de Mme Béatrice FRAITEUR)

Remplacer le cinquième tiret par ce qui suit :

« – De s'opposer catégoriquement à toute dispersion des vols de nuit mais aussi de jour et d'appliquer systématiquement lors de la définition des routes de vol le principe d'un survol préférentiel des zones les moins densément peuplées; ».

men en alles in het werk moeten stellen om de gevolgen voor de verhogingen en de overschrijdingen van het ozonpeil te beperken; ».

Nr. 5 (ter vervanging van amendement nr. 2) (van de heer Michel VAN ROYE)

In het achtste streepje van het bepalend gedeelte tussen het woord « overleg » en het woord « berustend » de woorden « tussen de federale Staat en de Gewesten » in te voegen.

Nr. 6 (van de heer Alain ADRIAENS)

Aan het slot van de laatste considerans, de volgende zinsnede toe te voegen :

« dat gegrond is op artikel 23 van de Grondwet en bijgevolg het recht op bescherming van de gezondheid erkent. ».

VERANTWOORDING

In tegenstelling tot vorige arresten van het Hof van Beroep van Brussel erkent dit arrest dat artikel 23, 2°, van de Grondwet van toepassing is. Deze paragraaf bevestigt dat ieder het recht op bescherming van de gezondheid heeft. Deze belangrijke juridische doorbraak, die de andere consideransen van onze resolutie ter verdediging van met name het recht van de burgers op de voor de gezondheid noodzakelijke nachtrust verantwoordt, dient bijgevolg onderstreept te worden.

Nr. 7 (van mevr. Béatrice FRAITEUR)

De laatste considerans te vervangen door :

« – Gelet op het arrest van het Hof van Beroep van 10 juni 2003, dat het evenwicht bevestigt tussen het recht van de omwonenden op gezondheid en op een gezond leefmilieu enerzijds en de economische rechten van de exploitant van de luchthaven anderzijds; ».

Nr. 8 (ter vervanging van amendement nr. 3) (van mevr. Béatrice FRAITEUR)

Het vijfde streepje te vervangen door :

« – Zich met klem te verzetten tegen een spreiding van de nachtvluchten, maar ook van de dagvluchten en, bij de vaststelling van de vliegroutes, stelselmatig als principe te hanteren dat bij voorkeur de minst bevolkte gebieden overvlogen worden; ».

N° 9 (de Mme Béatrice FRAITEUR)

Remplacer le sixième tiret du dispositif par ce qui suit :

« – *De mettre en œuvre une réglementation imposant aux pilotes d'aller jusqu'en bout de piste avant de décoller, ce qui permettrait d'assurer un survol des zones habitées à plus haute altitude.* ».

N° 10 (de Mme Béatrice FRAITEUR)

Dans le dispositif, ajouter un nouveau tiret, rédigé comme suit :

« – *D'imposer aux pilotes de prendre de l'altitude le plus rapidement possible et, de ce fait, d'atteindre plus rapidement les 1.700 pieds réglementaires pour tourner à gauche, ce qui permettrait de survoler les zones les plus densément peuplées à plus haute altitude et de pénétrer moins profondément dans l'espace aérien bruxellois.* ».

N° 11 (de Mme Béatrice FRAITEUR et M. Denis GRIMBERGHS)

Dans le dispositif, ajouter un nouveau tiret, rédigé comme suit :

« – *La révision des procédures de décollage de jour en vue d'aboutir à une diminution des nuisances dues au survol aérien des zones densément peuplées de notre Région.* ».

N° 12 (de Mme Béatrice FRAITEUR et M. Denis GRIMBERGHS)

Dans le dispositif, ajouter un nouveau tiret, rédigé comme suit :

« – *Une application immédiate et intégrale de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en prenant toutes les dispositions nécessaires en vue de la perception des amendes qui seraient infligées dans le cadre de l'application de cet arrêté.* ».

N° 13 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Modifier le premier considérant comme suit :

« – *Considérant les accords successifs conclus au cours de la législature fédérale précédente au sein du gouverne-*

Nr. 9 (van mevr. Béatrice FRAITEUR)

Het zesde streepje van het bepalend gedeelte te vervangen door :

« – *De piloten ertoe te verplichten de hele startbaan te gebruiken alvorens op te stijgen, waardoor de woongebieden op grotere hoogte zouden worden overvlogen.* ».

Nr. 10 (van mevr. Béatrice FRAITEUR)

In het bepalend gedeelte een nieuw streepje toe te voegen, luidend als volgt :

« – *De piloten ertoe te verplichten zo snel mogelijk hoogte te winnen en daardoor de voor het linksaf zwenken voorgeschreven hoogte van 1.700 voet sneller te bereiken, waardoor de vliegtuigen de dichtstbevolkte gebieden op grotere hoogte zouden overvliegen en minder diep in het Brusselse luchtruim zouden binnendringen.* ».

Nr. 11 (van mevr. Béatrice FRAITEUR en de heer Denis GRIMBERGHS)

In het bepalend gedeelte een nieuw streepje toe te voegen, luidend als volgt :

« – *De opstijgprocedures voor de dagvluchten te herzien, teneinde de hinder voortgebracht door het luchtverkeer boven de dichtbevolkte gebieden van ons Gewest te verminderen.* ».

Nr. 12 (van mevr. Béatrice FRAITEUR en de heer Denis GRIMBERGHS)

In het bepalend gedeelte een nieuw streepje toe te voegen, luidend als volgt :

« – *Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering onmiddellijk en onverkort toe te passen en de nodige maatregelen te treffen met het oog op de inning van de boeten die met toepassing van dit besluit zouden worden opgelegd.* ».

Nr. 13 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

De eerste considerans als volgt te wijzigen :

« – *Gelet op de opeenvolgende akkoorden die tijdens de voorbije federale legislatuur werden gesloten binnen de*

ment fédéral, et entre le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux, en ce qui concerne les routes destinées au trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles National; ».

N° 14 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Regrouper les deuxième et neuvième considérants et les remplacer par ce qui suit :

« – Considérant l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 10 juin 2003 relatif aux plaintes auxquelles ont donné lieu les accords susmentionnés; ».

N° 15 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Remplacer le troisième considérant par ce qui suit :

« – Considérant que lors du tracé des routes destinées au trafic aérien, il ne faut pas seulement tenir compte des nuisances sonores éventuelles pour les riverains mais aussi de la sécurité; ».

N° 16 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Supprimer le quatrième considérant.

N° 17 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Supprimer le cinquième considérant.

N° 18 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Insérer les quatre (nouveaux) considérants suivants après le troisième considérant :

« – Considérant que les nuisances sonores provoquées par le trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles National constituent un sérieux problème qui affecte la santé de nombreuses personnes et qu'il s'agit clairement, en l'occurrence, d'un problème transrégional;

federale Regering en tussen de federale Regering en de Gewestregeringen m.b.t. de routes voor het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal; ».

Nr. 14 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

De tweede en de negende considerans samen te nemen en te vervangen door hetgeen volgt :

« – Gelet op het arrest van het Hof van Beroep te Brussel, op 10 juni 2003, m.b.t. de klachten waartoe bovenvermelde akkoorden aanleiding gegeven hebben; ».

Nr. 15 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

De derde considerans te vervangen door hetgeen volgt :

« – Overwegende dat bij het uitstippelen van de routes voor het luchtverkeer niet alleen dient rekening gehouden te worden met de mogelijke geluidsoverlast voor de omwonenden, maar ook met de veiligheid; ».

Nr. 16 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

De vierde considerans te schrappen.

Nr. 17 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

De vijfde considerans te schrappen.

Nr. 18 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

Vier nieuwe consideransen in te lassen na de derde considerans, luidend als volgt :

« – Overwegende dat de geluidsoverlast veroorzaakt door het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal een ernstig probleem is, dat de gezondheid van vele mensen treft, en dat het hier duidelijk om een gewestgrensoverschrijdende problematiek gaat;

– *Considérant que l'activité de l'aéroport de Bruxelles National a une importance économique considérable, non seulement en raison de l'activité économique directe et de l'emploi à l'aéroport même et à proximité de celui-ci, mais aussi en raison du rôle essentiel que l'aéroport joue dans la vie économique des trois Régions et de la Belgique dans son ensemble ;*

– *Considérant que l'aéroport de Bruxelles National joue un rôle irremplaçable dans le rayonnement international de Bruxelles et dans le développement de Bruxelles en tant que capitale européenne et internationale, ce qui est également dans l'intérêt des deux autres Régions et de la Belgique dans son ensemble;*

– *Considérant que le trafic aérien est une donnée internationale par excellence et qu'il faut dès lors coordonner au niveau européen une nouvelle réglementation éventuelle sur les vols de nuit; ».*

N° 19 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Modifier le huitième considérant comme suit :

« – *Considérant qu'il faut concilier la poursuite du développement du trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles National et la qualité de vie dans l'environnement urbain et périurbain de l'aéroport; ».*

N° 20 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Placer le troisième tiret du dispositif au début du texte et le modifier comme suit :

« – *De proposer aux partenaires européens et à la Commission européenne de coordonner la régulation ultérieure, notamment des vols de nuit, au niveau européen; ».*

N° 21 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Regrouper le premier et le deuxième tirets du dispositif et les remplacer par ce qui suit :

« – *De limiter le nombre de vols de nuit au départ de l'aéroport de Bruxelles National avec une période de calme complet pendant une partie de la nuit; ».*

– *Overwegende dat de activiteit op de luchthaven Brussel-Nationaal van bijzonder groot economisch belang is, niet alleen omwille van de directe economische activiteit en tewerkstelling op en rond de luchthaven zelf, maar ook omwille van de essentiële rol van de luchthaven in het economische leven van de drie Gewesten en van België in zijn geheel;*

– *Overwegende dat de luchthaven Brussel-Nationaal een onvervangbare rol speelt in de internationale uitstraling van Brussel en in de ontwikkeling van Brussel als Europese en internationale hoofdstad, wat ook in het belang is van de beide andere Gewesten en van België in zijn geheel;*

– *Overwegende dat het luchtverkeer een bij uitstek internationaal gegeven is en dat een eventuele nieuwe regulering i.v.m. nachtvluchten dan ook op Europees niveau dient gecoördineerd te worden; ».*

Nr. 19 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

De achtste considerans als volgt te wijzigen :

« – *Overwegende dat de verdere ontwikkeling van het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal verzoend moet worden met de levenskwaliteit in de stedelijke en randstedelijke omgeving van de luchthaven; ».*

Nr. 20 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

Het derde streepje van het bepalend gedeelte vooraan te plaatsen en als volgt te wijzigen :

« – *Aan de Europese partners en de Europese Commissie voor te stellen om de verdere regulering van o.m. nachtvluchten op Europees niveau te coördineren; ».*

Nr. 21 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

Het eerste en het tweede streepje van het bepalend gedeelte samen te voegen en te vervangen door :

« – *Het aantal nachtvluchten van de luchthaven Brussel-Nationaal te beperken, met een volledig stille periode gedurende een gedeelte van de nacht; ».*

N° 22 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Regrouper le quatrième et la sixième tirets du dispositif et les modifier comme suit :

« – *D'organiser rapidement une concertation entre les autorités fédérales et les Régions afin de redéfinir les zones et les conditions d'application des programmes d'isolation acoustique; ».*

N° 23 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Supprimer le cinquième tiret du dispositif.

N° 24 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Modifier le septième tiret du dispositif comme suit :

« – *De créer un organe de contrôle public indépendant au niveau fédéral afin de veiller au respect des dispositions en matière de gestion des nuisances sonores; ».*

N° 25 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Insérer un troisième tiret (*nouveau*) dans le dispositif rédigé comme suit :

« – *De faire réaliser une étude relative à l'impact global du trafic aérien de l'aéroport Bruxelles National sur l'emploi, l'environnement et la santé publique; ».*

N° 26 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Placer le neuvième tiret du dispositif en quatrième position et le remplacer par ce qui suit :

« – *De chercher, lors du tracé des routes pour le trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles National, à répartir équitablement les avantages et les inconvénients qu'engendre ce trafic aérien et de tenir au maximum compte de la santé, de l'environnement et de la sécurité de tous les riverains; ».*

Nr. 22 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

Het vierde en het zesde streepje van het bepalend gedeelte samen te voegen en als volgt te wijzigen :

« – *Snel overleg tot stand te brengen tussen de federale overheid en de Gewesten om de zones en de voorwaarden voor de uitvoering van de geluidsisolatieprogramma's opnieuw te bepalen; ».*

Nr. 23 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

Het vijfde streepje van het bepalend gedeelte te schrappen.

Nr. 24 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

Het zevende streepje van het bepalend gedeelte als volgt te wijzigen :

« – *Een onafhankelijk openbaar controleorgaan op federaal niveau op te richten om erop toe te zien dat de bepalingen inzake het beheer van de geluidshinder nageleefd worden; ».*

Nr. 25 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

Een (*nieuw*) derde streepje in het bepalend gedeelte toe te voegen; luidend als volgt :

« – *Een studie te laten uitvoeren m.b.t. de impact van het globale luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal op de tewerkstelling, het leefmilieu en de volksgezondheid; ».*

Nr. 26 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

Het negende streepje van het bepalend gedeelte als vierde streepje te plaatsen en te vervangen door :

« *Bij de vastlegging van de routes voor het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal te streven naar een billijke verdeling van de lasten en lusten die dit luchtverkeer met zich meebrengt en maximaal rekening te houden met de gezondheid, het leefmilieu en de veiligheid van alle omwonenden; ».*

N° 27 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Dans le dispositif ajouter un nouveau tiret rédigé comme suit :

« – De tenir compte, lorsqu'il planifie l'avenir de l'aéroport de Bruxelles National, de l'importance particulière de cet aéroport pour le rayonnement international de Bruxelles et le développement de Bruxelles en tant que capitale européenne et internationale, ce qui est aussi dans l'intérêt des deux autres Régions et de la Belgique dans son ensemble; ».

N° 28 (de Mmes Anne VAN ASBROECK, Brigitte GROUWELS et M. Sven GATZ)

Regrouper le dixième et le onzième tirets du dispositif et les modifier comme suit :

« – De faire réaliser une analyse sociale des coûts et bénéfiques liés à la poursuite de l'exploitation ultérieure de l'aéroport de Bruxelles National et au développement d'un autre aéroport belge international, plus éloigné d'un centre urbain. ».

N° 29 (de Mme Caroline PERSOONS)

Ajouter un dernier considérant libellé comme suit :

« – Considérant la Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement qui impose aux Etats membres l'élaboration de cartes d'exposition au bruit des populations, notamment pour le bruit des avions; ainsi que l'adoption de mesures de limitation des nuisances dans les zones problématiques; ».

N° 30 (de Mmes Caroline PERSOONS, Béatrice FRAITEUR, Anne VAN ASBROECK, MM. Joseph PARMENTIER, Alain ADRIAENS, Sven GATZ)

Remplacer le 5^{ème} tiret du dispositif par ce qui suit :

« – Une négociation rapide entre l'Etat fédéral, la Région bruxelloise et la Région flamande, pour le choix des routes de vol en tenant compte au maximum de la santé, de l'environnement, de la sécurité et du principe européen, d'éviter le survol des zones à forte densité de population; ».

Nr. 27 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

In het bepalend gedeelte een nieuw streepje toe te voegen, luidend als volgt :

« – Bij de planning van de toekomst van de luchthaven Brussel-Nationaal rekening te houden met het bijzondere belang van deze luchthaven voor de internationale uitstraling van Brussel en de ontwikkeling van Brussel als Europese en internationale hoofdstad, wat ook in het belang is van de beide andere Gewesten en van België in zijn geheel; ».

Nr 28 (van mevr. Anne VAN ASBROECK, mevr. Brigitte GROUWELS en de heer Sven GATZ)

Het tiende en het elfde streepje van het bepalend gedeelte samen te voegen en als volgt te wijzigen :

« – Een maatschappelijke kosten-batenanalyse te laten uitvoeren voor de verdere uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal en voor de bouw van een andere internationale Belgische luchthaven verder verwijderd van een stedelijk centrum. ».

Nr. 29 (van mevr. Caroline PERSOONS)

Een laatste considerans toe te voegen, luidende :

« – Gelet op de Europese richtlijnen 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai die de lidstaten ertoe verplicht geluidsbelastingskaarten op te maken, onder meer voor lawaai van vliegtuigen en gezien de goedkeuring van maatregelen ter beperking van de hinder in probleemgebieden; ».

Nr. 30 (van mevr. Caroline PERSOONS, mevr. Béatrice FRAITEUR, mevr. Anne VAN ASBROECK, de heren Joseph PARMENTIER, Alain ADRIAENS, Sven GATZ)

Het vijfde streepje van het bepalend gedeelte te vervangen door wat volgt :

« – Snel onderhandelingen te starten tussen de federale Staat, het Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest, over de keuze van de vliegroutes en daarbij zoveel mogelijk rekening te houden met de gezondheid, het milieu, de veiligheid en het Europese principe dat vluchten boven dichtbevolkte gebieden voorkomen moeten worden; ».

N° 31 (de Mmes Caroline PERSOONS, Béatrice FRAITEUR, Anne VAN ASBROECK, MM. Christos DOULKERIDIS, Joseph PARMENTIER, Alain ADRIAENS)

Remplacer le 9^{ème} tiret du dispositif par ce qui suit :

« – la mise en œuvre de toute mesure technique, technologique ou d'infrastructure permettant d'assurer un survol des zones habitées à plus haute altitude (et/ou) en vue d'aboutir à une diminution des nuisances subies par les populations survolées ».

Nr. 31 (van mevr. Caroline PERSOONS, mevr. Béatrice FRAITEUR, mevr. Anne VAN ASBROECK, de heren Christos DOULKERIDIS, Joseph PARMENTIER, Alain ADRIAENS)

Het negende streepje van het bepalend gedeelte te vervangen door wat volgt :

« – de uitvoering van alle technische, technologische en infrastructuurmaatregelen die het mogelijk maken op grotere hoogte te vliegen boven woongebieden (en/of) om de hinder voor de bevolking aldaar te verminderen ».

Annexe 2

Service de Médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National

QUELQUES CHIFFRES

Utilisation des pistes à l'Aéroport de Bruxelles-National

DE JOUR ...

Bijlage 2

Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

ENKELE CIJFERS

Gebruik van de banen van de Luchthaven Brussel-Nationaal

OVERDAG ...

Atterrissages/Landingen	Année/Jaar			
	Pistes	2000	2001	2002
02		3.6 %	7.2 %	9.9 %
07		0 %	0 %	0 %
20		3.5 %	5.9 %	3.8 %
25R		18 %	16.8 %	16.9 %
25L		74.9 %	70.2 %	69.3 %

Décollages/Opstijgingen	Année/Jaar			
	Pistes	2000	2001	2002
02		0.9 %	1.6 %	1.6 %
07		1.8 %	5.8 %	8.4 %
20		2.7 %	1.3 %	0.8 %
25		94.6 %	91.2 %	89.3 %

Décollages de la 25 R/Opstijgingen vanop de 25R	Année/Jaar			
	Directions/Richtingen	2000	2001	2002
To the right (Brussels + North)		47.4 %	50.7 %	47.1 %
Straight ahead (Brussels City)		6.5 %	1.5 %	1.32 %
To the left (Brussels + East)		40.7 %	38.9 %	41. %

Standard Instrument Departure (SID's) pour les décollages de la 25R/opstijgingen vanop de 25R	Année/Jaar			
	Pistes	2000	2001	2002
TOLEN (Right)		13.1 %	12.2 %	11.8 %
COSTA (Right)		21.5 %	22.3 %	20.1 %
CIV (Right)		12.9 %	16.2 %	15.1 %
SPI A (Left)		40.7 %	38.9 %	41.0 %
SPI (Brussels)		6.5 %	1.5 %	1.2 %

DE NUIT ...

'S NACHTS ...

Atterrissages/Landingen	Année/Jaar			
	Pistes	2000	2001	2002
02		0.2 %	3.5 %	5.1 %
07		0 %	0 %	0 %
20		2.3 %	1.6 %	1.5 %
25R		43.6 %	42.7 %	40 %
25L		53.8 %	52.2 %	53.3 %

Décollages/Opstijgingen	Année/Jaar			
	Pistes	2000	2001	2002
02		0.5 %	1.5 %	0.2 %
07		1.1 %	2.4 %	4.8 %
20		51.9 %	32.2 %	28.2 %
25		46.5 %	63.9 %	67 %

Décollages de la 25 R/Opstijgingen vanop de 25R	Année/Jaar			
	Directions/Richtingen	2000	2001	2002
To the right (Brussels + North)		43.7 %	59.9 %	63 %
Straight ahead (Brussels City)		0.7 %	0.3 %	0 %
To the left (Brussels + East)		2.1 %	3.7 %	4.0 %

Standard Instrument Departure (SID's) pour les décollages de la 25R/opstijgingen vanop de 25R	Année/Jaar			
	Pistes	2000	2001	2002
TOLEN (Right)		7.8 %	8.2 %	6.4 %
COSTA (Right)		34.9 %	49.7 %	54.8 %
CIV (Right)		1.0 %	2.1 %	1.8 %
SPI A (Left)		2.1 %	3.7 %	4.0 %
SPI (Brussels)		0.7 %	0.3 %	0.0 %

Répartition des vols de nuit de 2000 à 2002

Décollages – Départs entre 23 et 06 heures locales

Verdeling van de nachtvluchten tussen 2000 en 2002

Opstijgingen – Vertrekken tussen 23 en 6 uur plaatselijke tijd

	2000		2001		2002	
	annuel/ jaarlijks	moyenne nuit/ gemiddelde 's nachts	annuel/ jaarlijks	moyenne nuit/ gemiddelde 's nachts	annuel/ jaarlijks	moyenne nuit/ gemiddelde 's nachts
Total des départs/Totaal van de vertrekken	9.243	25,32	8.507	23,31	8.076	22,13
Piste 25 Droite/Piste 25 baan Rechts	4.206	11,52	5.417	14,84	5.449	14,93
Piste 20	4.694	12,86	2.724	7,46	2.123	5,82
Piste 02	45	0,12	129	0,35	12	0,03
Piste 07	97	0,27	201	0,55	363	0,99

*Atterrissages – Arrivées entre 23 et 06 heures locales**Landingen – Aankomsten tussen 23 en 6 uur plaatselijke tijd*

	2000		2001		2002	
	annuel/ jaarlijks	moyenne nuit/ gemiddelde 's nachts	annuel/ jaarlijks	moyenne nuit/ gemiddelde 's nachts	annuel/ jaarlijks	moyenne nuit/ gemiddelde 's nachts
Total des arrivées/Totaal van de aankomsten	10.960	30,03	6.246	17,11	11494	31,49
Piste 25 Gauche/Piste 25 baan Links	5.91	16,17	6.140	16,62	6.134	16,81
Piste 25 Droite/Piste 25 baan Rechts	4.778	13,09	5.031	13,78	4.601	12,61
Piste 02	27	0,07	414	1,13	585	1,60
Piste 20	254	0,70	187	0,51	174	0,48

Annexe 3

PROPOSITION DE RESOLUTION

visant à prendre toutes mesures nécessaires afin de lutter contre les nuisances subies par les habitants et liées au survol de Bruxelles à partir de l'aéroport de Bruxelles-National

Déposée par
Mme Caroline Persoons, M. Joseph Parmentier,
Mmes Geneviève Meunier
et Béatrice Fraiteur

Vu la 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 votée au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale le 26 mai 2000;

- Considérant les accords du 11 février 2000, 22 février, 16 juillet et 29 novembre 2002, entre le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux qui jettent les bases d'une politique cohérente du trafic aérien généré par l'aéroport de Bruxelles-National et tenant également compte des accords du 24 janvier 2003;
- Considérant que les stratégies de concentration des vols de nuit sur des routes précises ou de dispersion dans de nombreuses directions aboutissent au même résultat de rejet par des populations excédées par des nuisances;
- Considérant que les vols de jour, bien plus nombreux que les vols de nuit, sont aussi cause d'insécurité non négligeable lorsqu'ils survolent des zones densément peuplées;
- Considérant que la logique de dispersion des vols est contraire aux principes scientifiques qui ont guidé l'élaboration du programme d'isolation acoustique des logements;
- Considérant qu'un trafic quotidien moyen de 3,2 vols par nuit, même pour des survols à basse altitude, ne donne pas accès au programme d'isolation acoustique des logements;
- Considérant que la Région bruxelloise est tenue par ses obligations européennes de réduire ses émissions de NOX de 48 % et que les avions opérant à partir de l'aéroport de Bruxelles-National représentent une part importante de ces émissions;
- Considérant que, pour la période de jour, la quasi-totalité des décollages effectués à partir de l'aéroport de Bruxelles-National, survolent la région bruxelloise en traversant Haren, pour des départs à droite, et les communes Est de Bruxelles pour les départs à gauche;
- Considérant que les perspectives de croissance du trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National et les nuisances qu'elles génèrent sont incompatibles avec l'environnement urbain et périurbain de l'aéroport.
- Considérant l'arrêt de la Cour d'appel du 10 juin 2003

Le Conseil de la Région bruxelloise demande au gouvernement fédéral :

- l'interdiction programmée de tous les vols de nuit entre 23 h et 6 h du matin;

Bijlage 3

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ertoe strekkende alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de hinder van de vluchten boven Brussel vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal voor de inwoners te bestrijden

Ingediend door
Mevr. Caroline Persoons, de heer Joseph Parmentier,
Mevr. Geneviève Meunier en
Mevr. Béatrice Fraiteur

Gelet op de 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, die de Brusselse Hoofdstedelijke Raad op 26 mei 2000 aangenomen heeft;

- Gelet op de akkoorden van 11 februari 2000, 22 februari, 16 juli en 29 november 2002 tussen de federale regering en de gewestregeringen die de grondslag vormen van een eenvormig beleid voor het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal en eveneens rekening houdend met de akkoorden van 24 januari 2003;
- Overwegende dat zowel de concentratie van nachtvluchten via welbepaalde routes als de spreiding in allerhande richtingen verworpen worden door de bevolking die de hinder meer dan beu is;
- Overwegende dat de dagvluchten, die heel wat talrijker zijn dan de nachtvluchten, een niet te verwaarlozen risico betekenen wanneer dichtbevolkte gebieden overvlogen worden;
- Overwegende dat de spreiding haaks staat op de wetenschappelijke principes die aan de basis liggen van het programma voor de geluidsisolatie van de woningen;
- Overwegende dat een verkeer van gemiddeld 3,2 vluchten per nacht niet voldoende is om aanspraak te mogen maken op het programma voor de geluidsisolatie van de woningen, ook al gaat het om overvluchten op lage hoogte;
- Overwegende dat het Brussels Gewest zijn Europese verplichtingen om de Nox-emissies met 48 % te verminderen moeten nakomen en dat de vliegtuigen die vanop de luchthaven Brussel-Nationaal opstijgen voor een groot gedeelte van die emissies zorgen.
- Overwegende dat bijna alle vliegtuigen die overdag vanop de luchthaven Brussel-Nationaal opstijgen, het Hoofdstedelijk Gewest overvliegen, naar rechts over Haren en naar links over de oostelijk gelegen gemeenten van Brussel;
- Overwegende dat de groeiperspectieven voor het luchtverkeer van de luchthaven Brussel-Nationaal en de daardoor voortgebrachte hinder onverenigbaar zijn met de stedelijke en randstedelijke omgeving van de luchthaven.
- Gelet op het arrest van het Hof van Beroep van 10 juni 2003

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering vraagt de federale regering om :

- stapsgewijze alle nachtvluchten tussen 23.00 uur en 6.00 uur 's morgens te verbieden;

- la limitation programmée du quota count à 12 pour les avions décollant ou atterrissant entre 21 h et 23 h et entre 6 h et 8 h ;
 - une intervention déterminée pour que les autorités européennes avancent rapidement dans une interdiction des vols de nuit partout en Europe;
 - le retrait du recours déposé au Conseil d'Etat par BIAC contre l'arrêté bruxellois et la mise en œuvre rapide du programme d'isolation acoustique;
 - de s'opposer à tout accroissement de la dispersion des routes de vol au décollage de la seule piste 25 droite;
 - une concertation rapide entre le Fédéral et les Régions pour redéfinir les zones et les conditions d'application des programmes d'isolation acoustique;
 - la mise en place d'un organisme public de contrôle indépendant de BIAC et de Belgocontrol pour veiller au respect des dispositions relatives à la gestion des nuisances sonores;
 - une politique aérienne concertée afin de permettre à la Région bruxelloise, seule responsable de la protection de l'environnement sur son territoire, d'honorer ses obligations définies par de nombreuses directives européennes en matière de qualité de l'air, ce qui implique un contrôle effectif et un rapport public régulier des compagnies aériennes comme cela se pratique dans de nombreux pays;
 - le respect des principes de sécurité et de précaution en évitant le survol des zones densément peuplées,
 - une planification des activités aéroportuaires à l'échelle nationale avec une capacité limitée de l'aéroport de Bruxelles-National à 260.000 mouvements par an;
 - la relance de l'étude du développement d'un aéroport belge international en-dehors de l'agglomération bruxelloise.
- stapsgewijze de quota count te beperken tot 12 voor de vliegtuigen die opstijgen of landen tussen 21.00 en 23.00 uur en tussen 6.00 en 8.00 uur;
 - er bij de Europese overheden op aan te dringen snel werk te maken van een verbod op nachtvluchten in heel Europa;
 - het beroep tegen het Brussels besluit dat BIAC bij de Raad van State heeft ingesteld, in te trekken en het geluidsisolatieprogramma snel uit te voeren;
 - zich te verzetten tegen een verdere spreiding van de vluchtroutes voor de vliegtuigen die alleen van baan 25 rechts opstijgen;
 - snel overleg tot stand te brengen tussen de federale overheid en de gewesten om de zones en de voorwaarden voor de uitvoering van de geluidsisolatieprogramma's opnieuw te bepalen;
 - een van BIAC en Belgocontrol onafhankelijk openbaar controleorgaan op te richten om erop toe te zien dat de bepalingen inzake het beheer van de geluidshinder nageleefd worden;
 - een op overleg berustend luchtvaartbeleid te voeren om het Brussels Gewest, dat bevoegd is voor de bescherming van het leefmilieu op zijn grondgebied, in staat te stellen zijn verplichtingen gesteld door vele Europese richtlijnen inzake de kwaliteit van de lucht na te komen, wat inhoudt dat er een daadwerkelijke controle moet worden uitgeoefend en de luchtvaartmaatschappijen regelmatig verslag moeten uitbrengen zoals dat in vele landen het geval is;
 - de veiligheids- en voorzorgsbeginselen in acht te nemen en daarbij te vermijden dat dichtbevolkte zones overvlogen worden,
 - de luchthavenactiviteiten op nationale schaal te plannen met een stapsgewijze beperking van de capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal tot 260.000 bewegingen per jaar;
 - opnieuw werk te maken van de studie over de bouw van een internationale Belgische luchthaven buiten de Brusselse agglomeratie.

