

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 juli 2015

MOTIES

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Moties ingediend in openbare commissievergadering (**) op 1 juli 2015 tot besluit van de interpellatie van de heer **Olivier Maingain** tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de structurele maatregelen van de federale regering in verband met het dossier van de lawaaihinder in de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 56).

1. **Motie van aanbeveling** (18.00 uur)

De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Olivier Maingain

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

(**) Artikelen 133 tot 141 van het Reglement van de Kamer

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE
BELGIQUE

1 juillet 2015

MOTIONS

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

Motions déposées le 1 juillet 2015 en réunion publique de commission (**) en conclusion de l'interpellation de M. **Olivier Maingain** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "les mesures structurelles du gouvernement fédéral dans le cadre du dossier des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 56).

1. **Motion de recommandation** (18.00 heures)

La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Olivier Maingain

et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

(**) Articles 133 à 141 du Règlement de la Chambre

- gelet op verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van richtlijn 2002/30/EG, die op 13 juni 2016 van kracht zal worden;

- overwegende dat vanaf die datum de exploitatiebeperkingen niet in eerste instantie zullen worden toegepast, maar slechts nadat de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak in overweging zijn genomen;

- gelet op de in het rapport van de ULB (*ULB & IGEAT, Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise, Étude pour le SPF Mobilité et Transports, Rapport final, Brussel, 7 mai 2014, blz. 9*) samengevatte problemen, die de uitvoering van de vooraf te nemen maatregelen overeenkomstig de aanbeveling inzake de evenwichtige aanpak zoals omschreven in verordening nr. 598/2014, bemoeilijken;

- overwegende dat geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen die werden ingevoerd vóór 13 juni 2016 geldig blijven totdat de bevoegde instanties besluiten deze overeenkomstig verordening nr. 598/2014 te herzien;

- overwegende dat het recht op gezondheid en op een gezonde omgeving voor de buurtbewoners een onvervreemdbaar recht is, op grond van artikel 23 van de Grondwet, dat de economische ontwikkeling van Brussels Airport geenszins in het gedrang brengt;

- gelet op het besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer;

- overwegende dat het hof van beroep te Brussel in zijn arrest van 9 juni 2005 dat gewezen werd als gevolg van het door het Brussels Gewest tegen de Belgische Staat ingediende beroep, effectief preciseerde dat het besluit van 27 mei 1999 van de Brusselse regering volkomen wettelijk was en dat de inachtneming van de milieuwetgeving niet de stopzetting van de luchthavenactiviteit tot gevolg had;

- overwegende dat die rechterlijke beslissing, op grond waarvan het Brussels Gewest sinds 15 oktober 2005 van de Belgische Staat de betaling van dwangsommen kan eisen voor elke inbreuk op het besluit betreffende de bestrijding van geluidshinder, nooit ten uitvoer kon worden gelegd;

- considérant le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, qui entrera en vigueur le 13 juin 2016;

- considérant qu'à partir de cette date, les restrictions d'exploitation ne seront pas appliquées en première intention, mais uniquement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée;

- considérant les difficultés, résumées dans le rapport de l'ULB (*ULB & IGEAT, Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise, Étude pour le SPF Mobilité et Transports, rapport final, Bruxelles, 7 mai 2014, p. 9*), rendant épineuse la mise en œuvre des mesures préalablement recommandées par l'approche équilibrée telle que définie dans le règlement n° 598/2014;

- considérant que les restrictions d'exploitation liées au bruit mises en place avant le 13 juin 2016 resteront en vigueur jusqu'à ce que les autorités compétentes décident de les réviser conformément au règlement n° 598/2014;

- considérant que le droit à la santé et à l'environnement sain pour les riverains constitue un droit inaliénable, prescrit par l'article 23 de la Constitution, qui ne porte nullement préjudice au développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National;

- considérant l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien;

- considérant que la Cour d'appel de Bruxelles dans son arrêt du 9 juin 2005, rendu suite à un recours introduit par la Région bruxelloise à l'encontre de l'État belge, avait effectivement précisé que l'arrêté du 27 mai 1999 du gouvernement bruxellois était parfaitement légal et que le respect de la législation environnementale n'avait pas pour effet d'entraîner la cessation de l'activité de l'aéroport;

- considérant que l'exécution de cette décision de justice, qui permet depuis le 15 octobre 2005 à la Région bruxelloise d'exiger de l'État belge le paiement d'astreintes pour chaque infraction constatée à l'arrêté anti-bruit, n'a jamais pu être appliquée;

- overwegende dat de correcte uitvoering van de rechterlijke beslissingen kadert in de legalistische doelstelling de beslissingen van de gerechtelijke macht in acht te nemen, die haar grondslag heeft in het beginsel van federale loyaliteit, met het oog op het waarborgen van de rechtszekerheid;

- gelet op de federale beleidsverklaring van 9 oktober 2014 die "een structurele, (...) oplossing om de geluidsoverlast tegen te gaan, in het bijzonder in de dichtbevolkte gebieden" (*Beleidsverklaring, 10 oktober 2014, blz. 219*) in het vooruitzicht stelt, alsook de verankering van de luchthavenakkoorden "in een wet betreffende de vluchtprocedures" (*Idem*);

- gelet op de opeenvolgende plannen om de geluidsvervuiling op korte en middellange termijn te beteugelen, waarvan het eerste van september 1988 dateert;

- gelet op de beschikking van 31 juli 2014 van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel, die zich heeft uitgesproken over de onwettelijkheid van de wijzigingen die in het kader van het plan-Wathelet werden aangebracht;

- gelet op de toepassing van die rechterlijke beslissing, als gevolg waarvan de federale regering een moratorium heeft ingesteld op de wijzigingen die op 6 februari 2014 aan de vluchtroutes werden aangebracht, met sinds verscheidene weken lawaaihinder voor duizenden omwonenden en vliegtuigen boven Brussel en de nabije rand als gevolg,

vraagt de federale regering dat

1) voor iedere vliegroute een milieueffectenstudie wordt uitgevoerd en een voorafgaande openbare raadpleging wordt gehouden;

2) elke nachtvlucht met vertrek van of aankomst op Brussels Airport tussen 22 u 00 en 7 u 00 wordt verboden;

3) de activiteiten van de meest luidruchtige vliegtuigen, overeenkomstig de normen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), op Brussels Airport worden verboden;

4) het overvliegen van dichtbevolkte gebieden wordt verboden;

5) de kanaalroute, die inzonderheid lawaaihinder veroorzaakt in de dichtbevolkte gebieden, in het kader van de structurele maatregelen om de door Brussels Airport veroorzaakte geluidsoverlast tegen te gaan, wordt vermeden;

- considérant que la correcte exécution des décisions de justice relève simplement d'un objectif légaliste de respect des décisions du pouvoir judiciaire, qui s'inspire du principe de loyauté fédérale, dans le souci d'assurer la sécurité juridique;

- considérant la déclaration gouvernementale fédérale du 9 octobre 2014 qui annonce l'élaboration d'"une solution structurelle (...), en particulier dans les zones à forte densité de population" (*Accord du gouvernement fédéral, 10 octobre 2014, p. 219*) et l'ancrage des accords aéroportuaires "dans une loi sur les procédures de vols" (*Idem*);

- considérant les plans successifs visant à enrayer la pollution sonore à court et moyen terme, dont le premier datait de septembre 1988;

- considérant l'ordonnance rendue par le tribunal de première instance de Bruxelles le 31 juillet 2014 ayant statué sur l'illégalité des modifications élaborées dans le cadre du Plan Wathelet;

- considérant l'application de cette décision de justice, à propos de laquelle le gouvernement fédéral a induit un moratoire des modifications apportées aux routes aériennes le 6 février 2014, ayant pour conséquence depuis plusieurs semaines des nuisances sonores pour plusieurs milliers de riverains et un survol aérien abusif sur Bruxelles et sa proche périphérie,

demande au gouvernement fédéral que

1) toute route aérienne fasse l'objet d'une étude d'incidence environnementale et d'une consultation publique préalable;

2) tout survol nocturne au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Bruxelles-National soit interdit entre 22 h 00 et 7 h 00;

3) les opérations soient interdites à l'aéroport de Zaventem, pour tous les avions les plus bruyants, selon les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);

4) le survol des zones densément peuplées soit interdit;

5) la route du canal qui impacte plus particulièrement des zones densément peuplées soit dans le cadre des mesures structurelles pour réduire les nuisances sonores causées par l'aéroport de Bruxelles-National;

6) er een luchthavenstrategie wordt opgesteld voor het hele land, waarbij gebruik wordt gemaakt van de eigen kenmerken van elke luchthaven en de luchthaven van Luik wordt erkend en aangepast voor vrachtvervoer;

7) de luchtvaartprocedures door een onafhankelijke autoriteit, waarin de Gewesten vertegenwoordigd zijn, worden gecontroleerd;

8) Belgocontrol de windnormen en procedures op transparante wijze toepast;

9) Belgocontrol de onderrichting om het Brussels Gewest te vermijden (Avoid EBP-01) doet toepassen, door de landingsroutes te verleggen;

10) de *noise abatement procedure* (NA) opnieuw zou worden ingevoerd, waarbij de vliegtuigen snel opstijgen en een continue daling maken bij de landing;

11) de snelheidsbegrenzing in het kader van die procedure wordt bepaald op grond van een effectenstudie en geldt voor elk toestel dat gebruikmaakt van de nationale luchthaven;

12) in geval van inbreuk op de in de AIP gepubliceerde luchtvaartprocedures, administratieve sancties worden opgelegd door het DGLV (*Overeenkomstig art. 21, hoofdstuk II "Strafbepalingen" en art. 46, hoofdstuk III "Administratieve geldboeten" van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart*);

13) de planning en het grondbeheer geoptimaliseerd worden om de hinder voor de omwonenden in te perken;

14) voor het beheer van de geluidshinder gebruik wordt gemaakt van efficiënte geluiddempende middelen die op andere luchthavens (bijvoorbeeld in Luik) hun nut hebben bewezen.

2. Eenvoudige motie (18.01 uur)

De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Olivier Maingain

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

gaat over tot de orde van de dag.

Inez DE CONINCK (N-VA)
Sabien LAHAYE-BATTHEU (Open Vld)
Emmanuel BURTON (MR)
Gilles FORET (MR)

6) une stratégie aéroportuaire soit mise en place au niveau du pays, exploitant les spécificités de chaque aéroport, Liège étant reconnu et adapté pour le fret;

7) les procédures aéronautiques soient contrôlées par une autorité indépendante, incluant des représentants régionaux;

8) Belgocontrol applique de manière transparente les normes de vent et les procédures;

9) Belgocontrol fasse appliquer l'instruction d'éviter la Région bruxelloise (Avoid EBP-01), en détournant les flux d'atterrissage;

10) la *noise abatement procedure* (NA) soit réintroduite avec montée rapide pour tous les décollages et descente continue pour tous les atterrissages;

11) la vitesse limite de la *noise abatement procedure* soit déterminée sur base d'une étude des conséquences et soit valable pour tout appareil opérant à l'aéroport national;

12) en cas d'infraction aux procédures aéronautiques publiées dans les A.I.P., des sanctions administratives soient dressées par la DGTA (*Conformément à l'art. 21, chapitre II "Dispositions pénales" et à l'art. 46, chapitre III "Amendes administratives", de la loi du 27 juin 1937 portant révision à la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne*);

13) la planification et la gestion foncière soient optimisées pour réduire les incidences sur les habitants;

14) la gestion du bruit passe par des moyens efficaces d'insonorisation ayant fait leurs preuves dans d'autres aéroports (à Liège par exemple).

Olivier MAINGAIN (FDF)

2. Motion pure et simple (18.01 heures)

La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Olivier Maingain

et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

passe à l'ordre du jour.