

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

29 juin 2006

PROJET DE LOI**relatif à la fixation des procédures de vol****AMENDEMENTS**N° 4 DE M. **LAVAUX** ET MMES **WIAUX** ET **NAGY**

Intitulé

Remplacer l'intitulé comme suit:

«*Projet de loi relatif au mode d'élaboration des procédures de vol pour les aéroports dont le trafic excède 50.000 mouvements d'avions par an*».

JUSTIFICATION

Il est proposé de mieux libeller la loi en projet en vue de mieux refléter son contenu.

La loi détermine toutes les étapes à suivre dans l'élaboration des procédures de vol. Il est plus correct dans la version française d'utiliser le terme «*élaboration*» que celui de «*fixation*». La loi ne s'appliquant qu'aux «aéroports dont le trafic excède 50.000 mouvements d'avions par an», il est également proposé d'intégrer cette expression dans le titre afin d'éviter toute ambiguïté sur la portée du texte de loi.

David **LAVAUX** (cdH)
Brigitte **WIAUX** (cdH)
Marie **NAGY** (Ecolo)

Documents précédents :

Doc 51 **2466/ (2005/2006)** :

001 : Projet de loi.

002 : Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

29 juni 2006

WETSONTWERP**inzake het vastleggen van vliegprocedures****AMENDEMENTEN**Nr. 4 VAN DE HEER **LAVAUX** EN DE DAMES **WIAUX**
EN **NAGY**

Opschrift

Het opschrift vervangen door het volgende opschrift:

«*Wetsontwerp inzake de wijze waarop de vliegprocedures worden uitgewerkt voor de luchthavens met meer dan 50.000 vliegbewegingen per jaar*».

VERANTWOORDING

Het hier voorgestelde opschrift geeft de inhoud van het wetsontwerp beter weer.

De wet legt alle stappen vast die bij de uitwerking van de vliegprocedures moeten worden gevolgd. Voorts lijkt het ook correcter het woord «uitwerking» te gebruiken in plaats van het woord «vastlegging». Aangezien de wet alleen maar van toepassing zou zijn op de luchthavens met meer dan 50.000 vliegbewegingen per jaar, wordt tevens voorgesteld dat aspect in het opschrift te vermelden. Aldus wordt elke dubbelzinnigheid aangaande de draagwijdte van de wettekst uitgesloten.

Voorgaande documenten :

Doc 51 **2466/ (2005/2006)** :

001 : Wetsontwerp.

002 : Amendementen.

N° 5 DE M. LAVAUX ET MME WIAUX

Art. 2

Remplacer la deuxième phrase par la phrase suivante:

«Elles visent l'utilisation sûre, stable et durable de l'espace aérien, tout en tenant compte de la sécurité, de la santé de la population et, à titre subsidiaire, de la capacité aéroportuaire».

JUSTIFICATION

Dans l'élaboration des procédures de vol, «la santé de la population» doit prévaloir sur la «capacité de l'aéroport». A ce sujet, il est utile de noter que certaines configurations sous-capacitaires utilisées depuis 1999 génèrent nettement plus de nuisances que le plan de survol en vigueur avant cette date.

David LAVAUX (cdH)
Brigitte WIAUX (cdH)

N° 6 DE M. LAVAUX ET MMES WIAUX ET NAGY

Art. 3

Insérer un premier alinéa, libellé comme suit:

«Les heures visées dans cet article sont les heures officielles d'application dans le pays et non les heures spécifiques aux procédures aéronautiques internationales.».

JUSTIFICATION

Il y a lieu de définir «heure» au sens de la présente loi, afin d'éviter toute confusion avec l'heure «Zoulou» visée dans les procédures aéronautiques AIP qui correspondent aux heures GMT + 1. L'heure visée au sens de la présente loi, est l'heure officielle d'application dans le pays.

Nr. 5 VAN DE HEER LAVAUX EN MEVROUW WIAUX

Art. 2

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling:

«De vliegprocedures met betrekking tot de luchthavens worden overeenkomstig deze wet vastgesteld en beogen de veilige, stabiele en duurzame exploitatie van het luchtruim, rekening houdend met de eisen op het gebied van de veiligheid, de volksgezondheid en, in bijkomende orde, de luchthavencapaciteit.».

VERANTWOORDING

Bij de uitwerking van de vliegprocedures moet de volksgezondheid voorrang krijgen op de luchthavencapaciteit. In dat verband is het nuttig erop te wijzen dat bepaalde sinds 1999 gehanteerde vliegschema's, hoewel ze beneden de luchthavencapaciteit blijven, veel meer hinder veroorzaken dan de vóór die datum gangbare schema's.

Nr. 6 VAN DE HEER LAVAUX EN DE DAMES WIAUX EN NAGY

Art. 3

Een eerste lid invoegen, luidend als volgt:

«De in dit artikel vermelde uren zijn de officiële uren die in het Rijk worden toegepast en niet de specifieke uren die worden gehanteerd in het kader van de internationale luchtvaartprocedures.».

VERANTWOORDING

Het is van belang een definitie te geven voor het begrip «uur» zoals het in deze wet wordt gebruikt, teneinde alle verwarring te voorkomen met de zogenaamde Zulu-tijd die in de AIP-luchtvaartprocedures wordt gehanteerd en die overeenstemt met de GMT+1-tijd. In dit wetsontwerp gaat het om de officieel in ons land geldende uren.

N° 7 DE M. LAVAUX ET MMES WIAUX ET NAGY

Art. 3

Remplacer le 15° par la disposition suivante:

«Nuit opérationnelle: la période entre 23:00 et 06:59;».

JUSTIFICATION

Actuellement, la nuit se termine à 6 heures de matin heures locale. Or, le tiers des infractions environnementales est constaté pendant la tranche horaire 06-07 heures du matin. Allonger la nuit jusqu'à 7 heures du matin amènerait une amélioration importante de la qualité de vie de tous les riverains.

La directive 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement prévoit que *«le jour dure douze heures, la soirée quatre heures et la nuit huit heures»* conformément à la définition (point 1 de l'article 5). De plus, par défaut le *«début du jour»* est fixé à 7 heures (*«les périodes par défaut sont de 7 à 19 heures, de 19 à 23 heures et de 23 à 7 heures, en heure locale»*).

Un tel allongement de la nuit est donc parfaitement envisageable.

David LAVAUX (cdH)
Brigitte WIAUX (cdH)
Marie NAGY (ECOLO)

N° 8 DE M. LAVAUX ET MME WIAUX

Art. 3

Remplacer le 24 ° par la disposition suivante:

«24° Plan d'action: le plan global visant à maîtriser les problèmes de bruit et les effets du bruit sur la santé, y compris, des actions concrètes en vue de la réduction drastique du bruit;».

JUSTIFICATION

Une définition plus volontariste du plan d'action doit être donnée. Il s'agit non pas de «gérer» les problèmes de bruit mais de les «maîtriser», ce qui est plus ambitieux.

Nr. 7 VAN DE HEER LAVAUX EN DE DAMES WIAUX EN NAGY

Art. 3

Het 15° vervangen door de volgende bepaling:

«15°. Operationele nacht: de periode tussen 23:00 en 06:59;».

VERANTWOORDING

Momenteel wordt ervan uitgegaan dat de nacht eindigt om 6 uur plaatselijke tijd. Een derde van de milieu-overtredingen wordt echter vastgesteld in de periode van 6 tot 7 uur 's ochtends. Door de nacht te doen eindigen om 7 uur, zou men de levenskwaliteit van alle buurtbewoners fors doen toenemen.

Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai bepaalt dat «de dag twaalf uren telt, de avond vier uren en de nacht acht uren», overeenkomstig de in artikel 5, punt 1, van die richtlijn opgenomen definitie. Bovendien wordt het «begin van de dag» standaard vastgesteld op 7 uur («de standaardwaarden zijn 7.00-19.00 uur, 19.00-23.00 uur en 23.00-7.00 uur plaatselijke tijd»).

Een dergelijke verlenging van het begrip «nacht» is dus perfect realiseerbaar.

Nr. 8 VAN DE HEER LAVAUX EN MEVROUW WIAUX

Art. 3

Het 24° vervangen door de volgende bepaling:

«24° Actieplan: het plan dat is bedoeld voor de beheersing van de lawaai-uitstoot en van de effecten van het lawaai op de gezondheid, met inbegrip van concrete initiatieven om het lawaai drastisch te verminderen;».

VERANTWOORDING

Het is noodzakelijk het actieplan een voluntaristischer invulling te geven. Zo moet, in de Franse tekst, de uitdrukking *«gérer les problèmes de bruit»* worden vervangen door de uitdrukking *«maîtriser les problèmes de bruit»*, wat ambitieuzer is.

N° 9 DE M. LAVAUX ET MMES WIAUX ET NAGY

Art. 4

Remplacer le § 2 comme suit:

«§ 2. Les procédures de vol permanentes sont publiées en français et en néerlandais au *Moniteur belge* et en anglais dans les A.I.P. après leur approbation visée au paragraphe précédent.».

JUSTIFICATION

Il y a lieu de prévoir non seulement la publication en français et en néerlandais au *Moniteur belge* mais également en anglais dans les A.I.P. conformément aux usages dans le secteur de l'aéronautique.

N° 10 DE M. LAVAUX ET MMES WIAUX ET NAGY

Art. 6

Supprimer le § 1^{er}, 2°.

JUSTIFICATION

Il n'y a pas lieu de prévoir un droit d'initiative en faveur de la personne morale qui gère un aéroport dans le processus d'élaboration des procédures de vol permanentes.

Une telle mission ne relève pas des missions de l'exploitant d'aéroport telles que définies par son contrat de gestion. Il existe un risque important que cet acteur exerce une telle compétence en vue de défendre ses seuls intérêts au détriment de l'intérêt général. Il pourrait être tenté de privilégier par exemple des procédures de vol qui minimisent le coût d'un programme d'isolation au bruit mis à sa charge par les autorités.

La compétence d'initiative des autres autorités visées dans l'article ne présente pas un tel risque de conflit d'intérêt.

Nr. 9 VAN DE HEER LAVAUX EN DE DAMES WIAUX EN NAGY

Art. 4

Paragraaf 2 vervangen door de volgende bepaling:

«§ 2. Nadat de permanente vliegprocedures overeenkomstig de vorige paragraaf zijn goedgekeurd, worden ze in het Nederlands en het Frans bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad, en in het Engels in de A.I.P. ».

VERANTWOORDING

Er moet niet alleen worden bepaald dat de permanente vliegprocedures in het Nederlands en het Frans in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt, doch ook in het Engels in de A.I.P., overeenkomstig de regeling die in de luchtvaartsector gebruikelijk is.

Nr. 10 VAN DE HEER LAVAUX EN DE DAMES WIAUX EN NAGY

Art. 6

In § 1, het punt 2° weglaten.

VERANTWOORDING

Bij de totstandkoming van de permanente vliegprocedures hoeft niet te worden voorzien in een initiatiefrecht in hoofde van de rechtspersoon die een luchthaven exploiteert.

Een dergelijke opdracht behoort niet tot het in het beheerscontract bepaalde takenpakket van de luchthavenexploitant. Het is helemaal niet denkbeeldig dat die speler gebruik maakt van die bevoegdheid, om aldus de eigen belangen te verdedigen, tegen het algemeen belang in; zo zou die exploitant wel eens geneigd kunnen zijn de voorkeur te geven aan vliegprocedures die het mogelijk maken kostenbesparend te werken inzake een geluidsisolerend programma dat de overheid die exploitant heeft opgelegd.

Er is geen dergelijk gevaar van belangenvermenging voor de overige in dit artikel bedoelde overheden, mochten die bevoegd worden om zelf op te treden.

N° 11 DE M. LAVAUX ET MMES WIAUX ET NAGY

Art. 6

Remplacer le § 2 par la disposition suivante:

«§ 2. L'instance qui initie le processus transmet au ministre par pli recommandé sa demande motivée à laquelle est jointe une proposition de procédure de vol permanente.».

JUSTIFICATION

L'instance qui initie le processus doit motiver sa demande de modification des procédures de vol permanente et indiquer dans quel sens elle désire que les procédures de vol soient adaptées.

N° 12 DE M. LAVAUX ET MMES WIAUX ET NAGY

Art. 7

Remplacer cet article par la disposition suivante:

«Art. 7. — Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, décide d'entamer l'élaboration ou la modification de la procédure de vol permanente et informe les instances visées à l'article précédent de sa décision motivée. Cette information a lieu dans les 30 jours.».

JUSTIFICATION

La décision d'entamer ou non l'élaboration ou la modification de la procédure de vol permanente doit être prise en Conseil des ministres.

N° 13 DE M. LAVAUX ET MMES WIAUX ET NAGY

Art. 8

Remplacer le § 1^{er} et le § 2 par les dispositions suivantes:

§ 1^{er}. Deux experts indépendants sont désignés par le Conseil des ministres sur une liste de noms

Nr. 11 VAN DE HEER LAVAUX EN DE DAMES WIAUX EN NAGY

Art. 6

Paragraaf 2 vervangen door de volgende bepaling:

«§ 2. De instantie die het proces opstart, stuurt de minister bij aangetekend schrijven haar met redenen omklede aanvraag, waaraan een voorstel van permanente vliegprocedure wordt toegevoegd.».

VERANTWOORDING

De instantie die het proces opstart, moet haar aanvraag tot wijziging van de permanente vliegprocedures met redenen omkleeden, alsook aangeven in welke zin de vliegprocedures volgens haar dienen te worden aangepast.

Nr. 12 VAN DE HEER LAVAUX EN DE DAMES WIAUX EN NAGY

Art. 7

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 7. — De Koning beslist, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, te beginnen met de uitwerking dan wel de wijziging van de permanente vliegprocedure en brengt de in het vorige artikel bedoelde instanties in kennis van Zijn met redenen omklede beslissing. Die kennisgeving geschiedt binnen dertig dagen.».

VERANTWOORDING

Het komt de Ministerraad toe te beslissen of al dan niet moet worden begonnen met de uitwerking dan wel de wijziging van de permanente vliegprocedure.

Nr. 13 VAN DE HEER LAVAUX EN DE DAMES WIAUX EN NAGY

Art. 8

De §§ 1 en 2 vervangen door de volgende bepalingen:

«§ 1. De Ministerraad wijst uit een door Eurocontrol meegedeelde namenlijst twee onafhankelijke

communiquée par Eurocontrol afin de réaliser une étude sur le respect des critères visés aux articles 15 et 16 sur la proposition de procédure de vol permanente.

Cette étude est validée par la DGTA, et remise au ministre et aux autres instances visées à l'article 6 dans les 60 jours.

§ 2. Le prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne rend un avis sur la proposition de procédure de vol permanente complétée de l'étude visée au §1^{er} sur le respect des critères visés aux articles 15 et 16.

Cet avis est validé par la DGTA, et remis au ministre et aux autres instances visées à l'article 6 dans les 60 jours de la réception de l'étude visée au § 1^{er}.».

JUSTIFICATION

Il nous semble préférable que l'étude de sécurité soit être réalisée par des experts indépendants désignés par le Conseil des ministres sur une liste de noms d'experts communiquée par Eurocontrol.

Une fois en possession de cet avis, le prestataire de service de contrôle de la circulation aérienne, c'est-à-dire Belgocontrol, rend un avis sur le respect des critères visé à l'article 15 et 16. La DGTA vérifie le caractère exhaustif de cette étude et de l'avis.

N° 14 DE M. LAVAUX ET MMES WIAUX ET NAGY

Art. 8

Remplacer le § 3 comme suit:

«§ 3. Dans le cas où la conclusion finale soit de l'étude visée au § 1^{er}, soit de l'avis visé au § 2 est négatif, l'instance visée à l'article 6 qui a initié le processus a la possibilité d'amender sa proposition de procédure de vol permanente afin de tenir compte des objections soulevées. Dans une telle hypothèse, la proposition modifiée est à nouveau soumise aux formalités d'études visées aux § 1^{er} et § 2.».

JUSTIFICATION

Il y a lieu de permettre à l'instance initiatrice du processus de modifier la proposition pour la rendre conformes avec l'étude de sécurité et l'avis de Belgocontrol.

deskundigen aan, die worden belast met een studie naar de inachtneming van de in de artikelen 15 en 16 bedoelde criteria bij de uitwerking van het voorstel van permanente vliegprocedure.

Die studie wordt geldig verklaard door het DGLV en binnen 60 dagen bezorgd aan de minister en de andere in artikel 6 bedoelde instanties.

§ 2. De verlener van de luchtverkeersleidingdiensten brengt een advies uit over het voorstel van permanente vliegprocedure, aangevuld met de in § 1 bedoelde studie in verband met de inachtneming van de in de artikelen 15 en 16 bedoelde criteria.

Dat advies wordt geldig verklaard door het DGLV en binnen 60 dagen na de ontvangst van de in § 1 bedoelde studie bezorgd aan de minister en de andere in artikel 6 bedoelde instanties.».

VERANTWOORDING

Het lijkt de indieners aangewezen dat de veiligheidsstudie wordt uitgevoerd door onafhankelijke deskundigen, die door de Ministerraad worden aangewezen uit een door Eurocontrol meegedeelde namenlijst.

Wanneer de verlener van de luchtverkeersleidingdiensten (in casu Belgocontrol) in het bezit is van dat advies, brengt hij een advies uit over de inachtneming van de in de artikelen 15 en 16 bedoelde criteria. Het DGLV gaat dan na of die studie en het advies exhaustief zijn.

Nr. 14 VAN DE HEER LAVAUX EN DE DAMES WIAUX EN NAGY

Art. 8

Paragraaf 3 vervangen als volgt:

«§ 3. Ingeval de eindconclusie van ofwel de in § 1 bedoelde veiligheidsstudie ofwel het in § 2 bedoelde advies negatief is, heeft de in artikel 6 bedoelde instantie die het proces heeft ingeleid, de mogelijkheid om haar voorstel van permanente vliegprocedures te amenderen, teneinde rekening te houden met de daartegen ingebrachte bezwaren. In een dergelijk geval wordt het geamendeerde voorstel opnieuw onderworpen aan de studiefomaliteiten van § 1 en § 2.».

VERANTWOORDING

De instantie die het proces heeft ingeleid, moet de gelegenheid krijgen het voorstel te wijzigen om het in overeenstemming te brengen met de veiligheidsstudie en het advies van Belgocontrol.

N° 15 DE M. LAVAUX ET MMES WIAUX ET NAGY

Art. 8

Remplacer le § 5, alinéa 1^{er}, comme suit:

«§ 5. Dans le cas où la conclusion finale de l'étude visée au § 1^{er}, ainsi que l'avis visé au § 2 sont positifs, le demandeur fait effectuer à charge du budget du SPF Mobilité et Transport une étude d'impact sur l'environnement, comprenant un volet relatif à l'impact sur la santé, réalisée par des experts indépendants désignés par le ministre. Les ministres régionaux compétents en matière d'environnement peuvent, s'ils le souhaitent, émettre un avis concernant cette désignation».

JUSTIFICATION

Il paraît souhaitable que les frais de l'étude ne soient pas supportés par l'instance visée à l'article 6 qui a initié le processus mais bien par le budget du SPF Mobilité et Transport. Les experts en charge de cette étude sont désignés par le ministre de la mobilité, le cas échéant en concertation avec les ministres régionaux compétents en matière d'environnement.

N° 16 DE M. LAVAUX ET MMES WIAUX ET NAGY

Art. 11

Remplacer l'alinéa 1^{er} comme suit:

«Art. 11. — Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, peut amender la proposition de procédure de vol afin de tenir compte des études, avis et résultats de l'enquête publique.».

JUSTIFICATION

La décision de modifier la proposition de procédure de vol doit être prise en Conseil des ministres.

David LAVAUX (cdH)
Brigitte WIAUX (cdH)
Marie NAGY (ECOLO)

Nr. 15 VAN DE HEER LAVAUX EN DE DAMES WIAUX EN NAGY

Art. 8

Paragraaf 5, eerste lid, vervangen als volgt:

«§ 5. Ingeval de eindconclusie van de in § 1 bedoelde studie, alsmede het in § 2 bedoelde advies positief zijn, laat de aanvrager ten laste van de begroting van de FOD Mobiliteit en Vervoer een milieueffectenstudie, met daarin een onderdeel betreffende de impact op de gezondheid, verrichten door onafhankelijke experts die door de minister worden aangewezen. De voor milieuzaken bevoegde gewestministers kunnen, indien zij dat wensen, een advies geven betreffende deze aanwijzing.»

VERANTWOORDING

Het lijkt aan te bevelen de kosten van de studie niet te laten dragen door de in artikel 6 bedoelde instantie die het proces heeft ingesteld, maar door de begroting van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De met deze studie belaste deskundigen worden aangewezen door de minister van Mobiliteit, in voorkomend geval in overleg met de voor milieuzaken bevoegde gewestministers.

Nr. 16 VAN DE HEER LAVAUX EN DE DAMES WIAUX EN NAGY

Art. 11

Het eerste lid vervangen als volgt:

«Art. 11. — De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, het voorstel van vliegprocedure amenderen teneinde rekening te houden met de studies, adviezen en resultaten van het openbaar onderzoek.».

VERANTWOORDING

De beslissing om het voorstel van vliegprocedure te wijzigen moet in de Ministerraad worden genomen.

N° 17 DE M. LAVAUX ET MME WIAUX

Art. 12

Remplacer cet article comme suit:

«Art. 12. — Lorsqu'à la fin de ce processus, le Conseil des ministres décide de ne pas approuver la proposition de procédure de vol permanente, il communique sa décision motivée aux instances visées à l'article 6, dans un délai de 30 jours qui suit le délai visé à l'article 10.

En l'absence d'une telle décision à l'échéance de ce délai de 30 jours, les procédures de vol permanentes contenues dans la proposition sont réputées d'office être approuvées par le Roi.».

JUSTIFICATION

La décision de «ne pas soumettre au Roi» la proposition de procédure de vol doit être prise en Conseil des ministres dans les 30 jours de la fin de l'enquête publique et non par le ministre seul.

A défaut de décision dans les 30 jours, les procédures de vol permanentes contenues dans la proposition sont réputées d'office être approuvées par le Roi.

N° 18 DE M. LAVAUX ET MME WIAUX

Art. 17

Compléter cet article comme suit:

«et en veillant à réduire autant que possible le survol des zones les plus densément peuplées.».

JUSTIFICATION

Pour des motifs évidents de sécurité et de santé publique, il y a lieu d'organiser le trafic aérien afin de concentrer les vols au-dessus des zones les moins densément peuplées plutôt que d'appliquer la logique de dispersion. Une telle organisation permet de faire bénéficier d'un programme d'isolation acoustique les habitations les plus exposées aux nuisances sonores situées dans ces zones ce qu'une logique de dispersion ne permet pas.

Nr. 17 VAN DE HEER LAVAUX EN MEVROUW WIAUX

Art. 12

Dit artikel vervangen als volgt:

«Art. 12. — Wanneer op het einde van dat proces de Ministerraad beslist om het voorstel van permanente vliegprocedure niet goed te keuren, deelt hij zijn gemotiveerde beslissing mee aan de instanties bedoeld in artikel 6, binnen een termijn van 30 dagen die volgt op de in artikel 10 genoemde termijn.

Indien een dergelijke beslissing niet is genomen nadat die termijn van 30 dagen verstreken is, worden de in het voorstel vervatte permanente vliegprocedures ambtshalve geacht te zijn goedgekeurd door de Koning.».

VERANTWOORDING

De beslissing om het voorstel van vliegprocedure «niet ter goedkeuring aan de Koning voor te leggen» moet binnen 30 dagen na de beëindiging van het openbaar onderzoek door de Ministerraad worden genomen, en niet door de minister alleen.

Indien een beslissing niet is genomen binnen 30 dagen, worden de in het voorstel vervatte permanente vliegprocedures ambtshalve geacht te zijn goedgekeurd door de Koning.

Nr. 18 VAN DE HEER LAVAUX EN MEVROUW WIAUX

Art. 17

Dit artikel aanvullen met de volgende woorden:

«en er zoveel als mogelijk voor wordt gezorgd dat het overvliegen van de dichtstbevolkte zones wordt beperkt».

VERANTWOORDING

Om evidente veiligheids- en volksgezondheidsredenen moet het luchtverkeer zo worden georganiseerd dat de vluchten worden geconcentreerd boven de dunstbevolkte zones, in plaats van een spreidingsbeleid te volgen. Een dergelijke organisatie maakt het mogelijk de meest aan geluidshinder blootgestelde woningen in die zones het voordeel van een geluids-isolatieprogramma te geven, wat een spreidingsbeleid niet mogelijk maakt.

N° 19 DE M. LAVAUX ET MME WIAUX

Art. 20

Compléter cet article par l'alinéa suivant:

«La cartographie du bruit et les plans d'actions sont consultables par le public sur le site internet du SPF Mobilité et Transport ou sur un autre site internet accessible au public.»

JUSTIFICATION

Il y a lieu de prévoir une publicité adéquate de la cartographie du bruit et les plans d'actions.

Cet objectif peut être atteint à travers la diffusion de ces documents sur internet.

N° 20 DE M. LAVAUX ET MME WIAUX

Art. 23

Insérer les mots *«en matière de respect des procédures de vol, de restrictions opérationnelles relatives aux types d'avions, de limitations opérationnelles, de choix des pistes, de taux de montée, d'altitudes de virage, d'interdictions de vol, par les acteurs visés à l'article 22»* **entre le mot** *«constatées»* **et les mots** *«et de la suite»*.

JUSTIFICATION

Il y a lieu de préciser le contenu du rapport de l'autorité de contrôle.

La disposition complétée serait ainsi rédigée:

«L'autorité en charge de ce contrôle établit chaque année un rapport rendant compte des infractions constatées en matière de respect des procédures de vol, de restrictions opérationnelles relatives aux types d'avions, de limitations opérationnelles, de choix des pistes, de taux de montée, d'altitudes de virage, d'interdictions de vol, par les acteurs visés à l'article 22, et de la suite qu'elle y a donné».

Nr. 19 VAN DE HEER LAVAUX EN MEVROUW WIAUX

Art. 20

Dit artikel aanvullen met de volgende bepaling:

«Het publiek kan de geluidsbelastingkaart en de actieplannen raadplegen op de internetsite van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer of op een andere voor het publiek toegankelijke site.»

VERANTWOORDING

Aan de geluidsbelastingkaart en de actieplannen moeten op adequate wijze publiciteit worden gegeven.

Die doelstelling kan worden bereikt door die documenten via het internet te verspreiden.

Nr. 20 VAN DE HEER LAVAUX EN MEVROUW WIAUX

Art. 23

Tussen de woorden *«verslag op over»* **en de woorden** *«vastgestelde overtredingen»*, **de woorden** *«de door de in artikel 22 bedoelde instanties op het vlak van de vliegprocedures, de aan de vliegtuigtypes gekoppelde operationele restricties, de operationele beperkingen, de keuze van de banen, het stijgingspercentage, de zwenkhoogte, het vliegverbod»* **invoegen.**

VERANTWOORDING

Het rapport van de controleautoriteit moet inhoudelijk worden gepreciseerd.

De aangevulde bepaling zou dan komen te luiden als volgt:

«De bevoegde autoriteit maakt jaarlijks een verslag op over de door de in artikel 22 bedoelde instanties op het vlak van de vliegprocedures, de aan de vliegtuigtypes gekoppelde operationele restricties, de operationele beperkingen, de keuze van de banen, het stijgingspercentage, de zwenkhoogte, het vliegverbod vastgestelde overtredingen en het gevolg dat eraan gegeven is. Dit verslag wordt aan de regering en aan de wetgevende Kamers bezorgd.»

N° 21 DE M. LAVAUX ET MME WIAUX

Art. 24

Remplacer cet article comme suit:

«Art. 24. — § 1^{er}. La Commission consultative en matière de procédure de vol est instituée dans chaque aéroport par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

§ 2. Les membres de cette commission sont répartis en trois catégories, égales en nombre. La commission comprend:

1° au titre des professions aéronautiques:

- un ou des représentants des personnels exerçant leurs activités sur l'aérodrome désigné par le Roi, sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives;
- un ou des représentants de l'exploitant de l'aérodrome désignés par le Roi sur proposition dudit exploitant;
- un ou des représentants du service médical de l'aéroport;
- un ou des représentants du prestataire de services chargé du contrôle de la circulation aérienne;

2° au titre des représentants des régions et des communes:

- un ou des représentants de chacun des conseils régionaux, élus par leurs assemblées respectives;
- un ou des représentants des établissements régionaux compétents en matière d'environnement et qui ont compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores, désignés par chacune des régions;
- un ou des représentants des communes concernées par le bruit induit par l'aérodrome, désignés par le collège des bourgmestre et échevins de ces communes;

3° au titre des associations:

- un ou des représentants des associations de riverains de l'aérodrome désignés, sur proposition des associations de riverains, déclarées représentatives par le Roi;
- un ou des représentants des associations de protection de l'environnement concernées par l'environnement aéroportuaire, désignés par le Roi.

On entend par commune concernée toute commune touchée par les plans d'actions visés à l'article 20.

Nr. 21 VAN DE HEER LAVAUX EN MEVROUW WIAUX

Art. 24

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 24. — § 1. Bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad wordt in elke luchthaven een adviescommissie inzake vliegprocedures opgericht.

§ 2. De leden van die commissie worden verdeeld in drie, in aantal gelijke categorieën. De commissie omvat:

1° ter vertegenwoordiging van de luchtvaartberoepen:

- een of meer door de Koning op voordracht van de meest representatieve vakbondsorganisaties aangewezen vertegenwoordigers van het personeel dat zijn activiteiten op de luchthaven uitoefent;
- een of meer vertegenwoordigers van de luchthaven-exploitant, aangewezen door de Koning op voordracht van de betrokken exploitant;
- een of meer vertegenwoordigers van de medische dienst van de luchthaven;
- een of meer vertegenwoordigers van de dienstverlener die belast is met de luchtverkeersleiding;

2° ter vertegenwoordiging van de gewesten en de gemeenten:

- een of meer vertegenwoordigers van elk van de gewestparlementen, verkozen door hun respectieve assemblee;
- een of meer vertegenwoordigers van de gewestinstellingen die bevoegd zijn inzake leefmilieu en inzake bestrijding van geluidshinder, aangewezen door elk van de gewesten;
- een of meer vertegenwoordigers van de gemeenten die bij het door de luchthaven voortgebrachte lawaai betrokken zijn, aangewezen door het college van burgemeester en schepenen van die gemeenten;

3° ter vertegenwoordiging van de verenigingen:

- een of meer vertegenwoordigers van de verenigingen van de omwonenden van de luchthaven, aangewezen door de Koning op voordracht van als representatief verklaarde verenigingen van omwonenden;
- een of meer vertegenwoordigers van de milieuverenigingen die in de omgeving van de luchthaven actief zijn, aangewezen door de Koning.

Onder betrokken gemeente wordt verstaan iedere gemeente die door de in artikel 20 bedoelde actieplannen wordt geraakt.

Le nombre des représentants siégeant à la commission au titre des trois catégories susvisées est fixé par le Roi.

Des suppléants sont désignés dans les mêmes conditions que les titulaires.

La durée du mandat des membres de la commission consultative est de 5 ans.

§ 3. La commission consultative de l'environnement délibère à la majorité relative des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante. La commission désigne son président.

§ 4. La liste nominative des membres de la commission est publiée au Moniteur belge.

§ 5. Les fonctions de membre de la commission consultative en matière de procédure de vol sont exercées à titre gratuit.

§ 6. La commission se réunit au moins une fois par an en séance plénière, sur convocation de son président qui fixe l'ordre du jour de chaque séance. Celui-ci est tenu de la réunir à la demande du tiers au moins de ses membres ou à celle du comité permanent. La commission peut entendre, sur invitation du président, toutes les personnes dont l'audition lui paraît utile.

§ 7. Un comité permanent instruit les questions à soumettre à la commission consultative de l'environnement et délibère sur les affaires qui lui sont soumises par le président de la commission, notamment en raison de leur urgence.

La composition du comité permanent, représentative de celle de la commission consultative de l'environnement, comprend des membres de chacune des trois catégories définies au § 2, selon les mêmes proportions.

Le comité permanent est présidé et fonctionne dans les mêmes conditions que la commission consultative de l'environnement.

§ 8. Le secrétariat de la commission consultative en matière de procédure de vol et de son comité permanent est assuré par le prestataire de services chargé du contrôle de la circulation aérienne.

§ 9. La commission consultative en matière de procédure de vol et son comité permanent établissent leur

De Koning bepaalt het aantal vertegenwoordigers die ter vertegenwoordiging van de drie voormelde categorieën in de commissie zitting hebben.

Er worden plaatsvervangers aangewezen onder dezelfde voorwaarden als voor de gewone leden.

De duur van het mandaat van de leden van de commissie is vijf jaar.

§ 3. De adviescommissie inzake leefmilieu beraadslaagt bij meerderheid van de aanwezige leden. Bij staking van stemmen is de stem van de voorzitter doorslaggevend. De commissie wijst haar voorzitter aan.

§ 4. De naamlijst van de leden van de commissieleden wordt bekengemaakt in het Belgisch Staatsblad.

§ 5. De leden van de adviescommissie inzake vliegprocedures vervullen hun ambt om niet.

§ 6. De commissie vergadert ten minste eenmaal per jaar in plenaire vergadering, na bijeenroeping door haar voorzitter, die de agenda vaststelt. De voorzitter moet de commissie bijeenroepen op verzoek van ten minste één derde van haar leden of op verzoek van het vast comité. De commissie kan, op uitnodiging van de voorzitter, alle personen horen die ze nuttig acht te horen.

§ 7. Een vast comité behandelt de vragen die aan de adviescommissie inzake vliegprocedures moeten worden voorgelegd en beraadslaagt over de zaken die haar door de voorzitter van de commissie worden voorgelegd, onder meer wegens het spoedeisend karakter ervan.

De samenstelling van het vast comité is representatief voor die van de adviescommissie inzake vliegprocedures en bestaat uit leden van elk van de in § 2 bepaalde categorieën, in dezelfde verhoudingen.

Voor het voorzitterschap en de werkwijze van het vast comité gelden dezelfde voorwaarden als voor de adviescommissie inzake vliegprocedures.

§ 8. Het secretariaat van de adviescommissie inzake vliegprocedures en van haar vast comité wordt verzekerd door de dienstverlener die belast is met de luchtverkeersleiding.

§ 9. De adviescommissie inzake vliegprocedures en haar vast comité stellen hun reglement van orde vast.

règlement intérieur. Les règles d'adoption des décisions par le comité permanent sont celles de la commission consultative de l'environnement.».

JUSTIFICATION

Il y a lieu de préciser dans la loi, la composition ainsi que le mode de fonctionnement de la commission consultative en matière de procédure de vol.

Le texte proposé est inspiré des dispositions qui sont d'application en France pour les commissions consultatives de l'environnement des aéroports (décret no 87-341 du 21 mai 1987 relatif aux commissions consultatives de l'environnement des aéroports et décret no 2000-127 du 16 février 2000).

N° 22 DE M. **LAVAL** ET MME **WIAUX**

Art. 28 (*nouveau*)

Insérer un article 28, libellé comme suit:

«Art. 28. — A la date d'entrée en vigueur de la présente loi, sont appliqués le schéma d'utilisation des pistes et les normes de vent qui étaient en vigueur à Bruxelles-National au 1^{er} janvier 1999 et les routes aériennes qui étaient en vigueur au 1^{er} mars 2006».

JUSTIFICATION

Il importe de définir précisément les procédures de vol qui constitueront le point de départ. Partir d'une feuille blanche n'étant pas la solution, il faut que les procédures de départ, modifiables par le dispositif prévu dans la Loi, soient des procédures qui n'aient jamais fait l'objet de contestations, qui soient conformes aux réglementations internationales, qui aient été validées au niveau de la sécurité et qui n'imposent aucune utilisation de pistes sans respect de leur différence physique et en tenant compte de l'orientation des vents dominants.

De ce fait, les procédures qui étaient en vigueur quant à l'utilisation des pistes au 31 décembre 1998 avant que la problématique ne soit examinée par divers gouvernements, s'imposent comme une base de départ non contestée ni contestable. De même, les normes de vent qui ont été d'application, sans contestation ni incident de 1973 à 2003, et qui donc étaient en vigueur au 31 décembre 1998 doivent faire partie du cadre des procédures applicables de départ dans le cadre de la Loi.

De regels voor de goedkeuring van de beslissingen van het vast comité zijn dezelfde als die voor de adviescommissie inzake leefmilieu.».

VERANTWOORDING

De samenstelling en de werkwijze van de adviescommissie inzake vliegprocedures moeten in de wet worden gepreciseerd.

De bepalingen die in Frankrijk voor de *commissions consultatives de l'environnement des aéroports* (décret nr. 87-341 van 21 mei 1987 *relatif aux commissions consultatives de l'environnement des aéroports* en décret nr. 2000-127 van 16 februari 2000) gelden, hebben model gestaan voor de voorgestelde tekst.

Nr. 22 VAN DE HEER **LAVAL** EN MEVROUW **WIAUX**

Art. 28 (*nieuw*)

Een artikel 28 invoegen, luidende:

«Art. 28 — Op de dag waarop deze wet in werking treedt, worden het banengebruikschema en de windnormen toegepast die op de luchthaven van Zaventem van kracht waren op 1 januari 1999 en worden de vliegroutes gebruikt die golden op 1 maart 2006.»

VERANTWOORDING

De vliegprocedures die als uitgangspunt zullen dienen moeten nauwkeurig worden gedefinieerd. Maar aangezien van een onbeschreven blad vertrekken niet bepaald een oplossing is, moeten de startprocedures — die kunnen worden gewijzigd door de in de wet vervatte maatregelen — procedures zijn die nooit betwist zijn geweest, die overeenkomen met de internationale reglementeringen, die op het punt van de veiligheid zijn gevalideerd en die niet tot het gebruik van start- en landingsbanen verplichten zonder dat acht wordt geslagen op de onderlinge fysieke verschillen en die voorts rekening houden met de dominante windrichting.

Daardoor zijn de baangebruikprocedures die golden op 31 december 1998, dus voordat de kwestie door de diverse regeringen ter hand werd genomen, onvermijdelijk het onbetwiste en onbetwistbare uitgangspunt. Evenzo moeten de windnormen die zonder enige betwisting noch enig incident werden toegepast van 1973 tot 2003 en dus van kracht waren op 31 december 1998, deel uit maken van de in het raam van de wet toepasbare startprocedures.

Les routes aériennes en vigueur, à l'exception de quelques routes contestées comme la Pites 3 November, la Rousy 3 November et la Chièvres 7 Lima, tiennent compte des modifications de balises, de gestion de l'espace aérien et des autres modifications qui ont été opérées depuis 1999; de ce fait, les routes aériennes en vigueur au 1^{er} mars 2006 sont une bonne base de départ.

David LAVAUX (cdH)
Brigitte WIAUX (cdH)

De geldende luchtroutes, met uitzondering van een aantal betwiste routes zoals Pites 3 November, Rousy 3 November en Chièvres 7 Lima, houden rekening met de wijzigingen inzake bakens, beheer van het luchtruim en met de andere wijzigingen die sinds 1999 zijn doorgevoerd; daardoor zijn de luchtroutes die golden op 1 maart 2006 een goed uitgangspunt.