

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2016-2017

13 MAART 2017

Voorstel van resolutie teneinde een evenwicht te vinden tussen de beperking van de geluidshinder, de verhoging van de levenskwaliteit van de omwonenden en de ontwikkeling van de economische activiteiten in en rond de luchthaven van Zaventem (Brussel-Nationaal)

(Ingediend door de heer Anciaux
en mevrouw Segers c.s.)

TOELICHTING

Het complexe dossier van de Nationale Luchthaven is bij uitstek een transversaal dossier, waar Gewesten, Gemeenschappen en de federale overheid rechtstreekse verantwoordelijkheid in dragen. De Gewesten zijn verantwoordelijk voor de tewerkstelling, ruimtelijke ordening, mobiliteit en het leefmilieu en rechtstreeks ook voor de geluidsnormen. De Gemeenschappen zijn bevoegd voor de preventie binnen het gezondheidsbeleid en het welzijnsbeleid. De federale overheid is verantwoordelijk voor de luchthaven zelf en voor de vliegbeveiligingen en vliegroutes van en naar de luchthaven van Zaventem (Brussel-Nationaal).

Dit dossier zit muurvast. Met name met betrekking tot de geluidsnormen, bestaat er een grote kloof tussen de visie van de Brussels Hoofdstedelijke regering en de Vlaamse regering. De federale regering wordt geconfronteerd met een patstelling. Haar verantwoordelijkheid voor de luchthaven en voor het vliegverkeer botst met de bevoegdheden van de betrokken Gewesten. Er heerst een algemene sfeer van wantrouwen en verdachtmakingen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2016-2017

13 MARS 2017

Proposition de résolution en vue de trouver un équilibre entre la limitation des nuisances sonores, l'amélioration de la qualité de vie des riverains et le développement des activités économiques dans et autour de l'aéroport de Zaventem (Bruxelles-National)

(Déposée par M. Anciaux
et Mme Segers et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

Le dossier complexe de l'aéroport national est un dossier transversal par excellence dans lequel les Régions, les Communautés et l'autorité fédérale ont une responsabilité directe. Les Régions sont compétentes pour l'emploi, l'aménagement du territoire, la mobilité et l'environnement et aussi, directement, pour les normes de bruit. Les Communautés sont compétentes pour la prévention dans le cadre de la politique de santé et la politique du bien-être. Quant à l'autorité fédérale, elle est compétente pour l'aéroport lui-même ainsi que pour les mouvements d'aéronefs et les routes de vol au départ et à destination de l'aéroport de Zaventem (Bruxelles-National).

Ce dossier est dans l'impasse. S'agissant des normes de bruit par exemple, le point de vue de la Région de Bruxelles-Capitale et celui du gouvernement flamand sont fort éloignés l'un de l'autre. Le gouvernement fédéral se trouve face à une situation de blocage. Sa responsabilité pour l'aéroport et le trafic aérien se heurte aux compétences des Régions concernées. Il règne une atmosphère générale de méfiance et de suspicion.

Die patstelling moet doorbroken worden, in het belang van alle omwonenden en in het belang van de tewerkstelling voor duizenden Vlamingen, Brusselaars en Walen. Hier ligt bij uitstek een verantwoordelijkheid voor de Senaat.

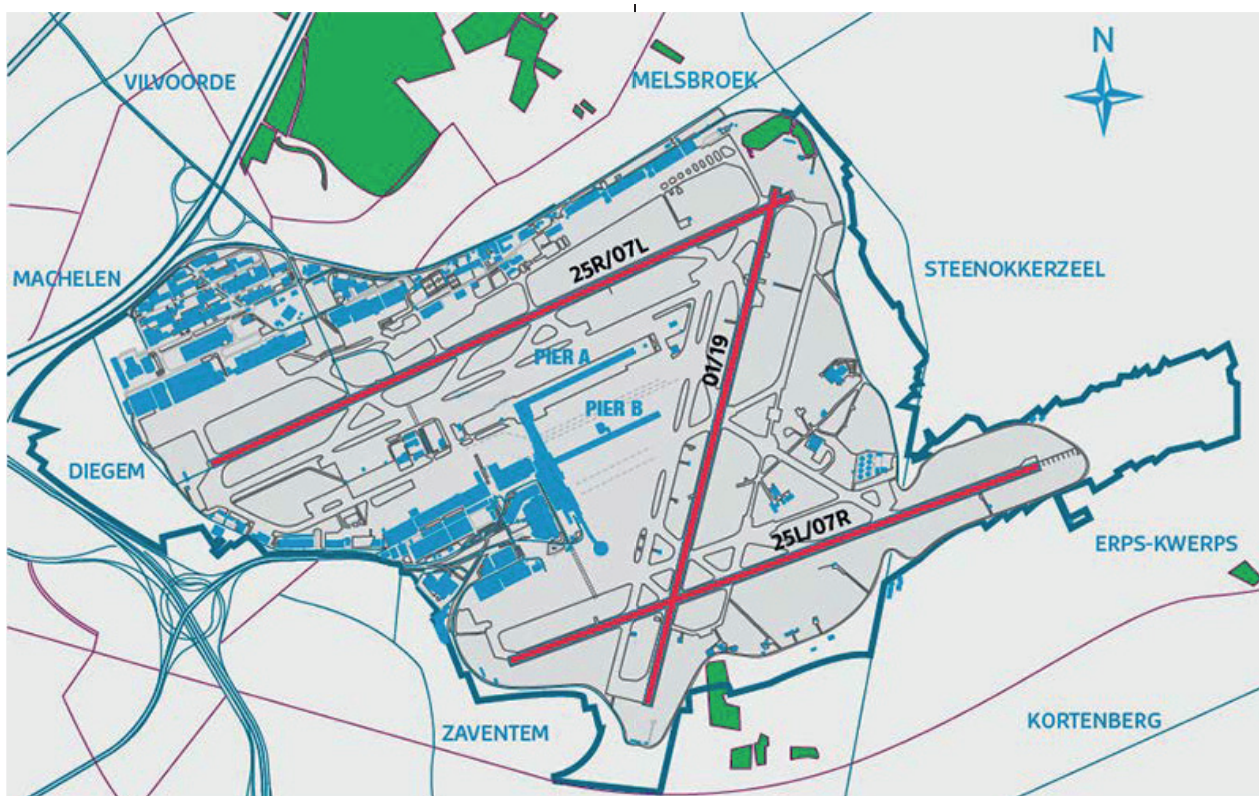
De luchthaven van Zaventem is de tweede belangrijkste economische pool van het land. De luchthaven zorgt voor twintigduizend rechtstreekse jobs en een veelvoud aan indirecte tewerkstelling en dus aan de welvaart van duizenden gezinnen. Deze economische activiteit moet verder in stand gehouden worden, maar daarvoor vereist ze net een stevig maatschappelijk draagvlak en dit zeker bij de rechtstreeks betrokken omwonenden. Te vaak worden over de hoofden van de rechtstreeks betrokkenen grote verklaringen afgelegd, zonder kennis van zaken en zonder te beseffen welke impact deze luchthaven heeft op het leven van duizenden mensen.

De luchthaven is slecht gelegen tegenover de grootstad Brussel. De overheersende zuidwestenwinden zorgen ervoor dat de hoofdstad vaak overvlogen moet worden. Dat is niet aangenaam en zelfs bijzonder storend voor de levenskwaliteit en de gezondheid van duizenden omwonenden. Ook de andere streek rond de luchthaven, met name binnen het Vlaams Gewest, is een druk bewoonde buurt met honderdduizenden inwoners. Naast Brussel (bevolkingsdichtheid 5 476 inwoners per km²) en Schaarbeek (16 289 inw./km²), hebben ook de andere gemeenten rondom de luchthaven een bevolkingsdichtheid die veel hoger ligt dan het gemiddelde van het land (363 inw./km²). Zo hebben Vilvoorde (2 003 inw./km²), Machelen (1 273), Zaventem (1 196) en Grimbergen (952) eveneens een hoge bevolkingsdichtheid. Iets minder dicht is het in Steenokkerzeel (507) en Kampenhout (349), hoewel men niet kan spreken van open en onbewoonde ruimte.

Il faut sortir de l'impasse dans l'intérêt de tous les riverains et des milliers de Flamands, Bruxellois et Wallons dont l'emploi est lié à l'activité aéroportuaire. Le Sénat a clairement un rôle à jouer à cet égard.

L'aéroport de Zaventem est le deuxième pool économique le plus important du pays. Il génère vingt mille emplois directs et une multitude d'emplois indirects, et contribue donc à la prospérité de milliers de familles. Il faut maintenir cette activité économique tout en veillant à ce qu'elle bénéficie d'une solide assise sociale, surtout auprès des riverains directement concernés. On a trop souvent tendance à faire de grandes déclarations sans tenir compte du point de vue des personnes directement concernées et sans rien connaître des enjeux ni de l'impact que l'aéroport a sur l'existence de milliers de personnes.

L'aéroport n'est pas idéalement situé par rapport à la métropole bruxelloise. En raison des vents dominants de secteur sud-ouest, la capitale doit souvent être survolée. Cette situation est désagréable et nuit particulièrement à la qualité de vie et à la santé de milliers de riverains. L'autre région proche de l'aéroport, située en territoire flamand, est aussi densément peuplée puisqu'elle compte des centaines de milliers d'habitants. Outre Bruxelles (densité de population de 5 476 habitants au km²) et Schaerbeek (16 289 hab./km²), les autres communes entourant l'aéroport ont elles aussi une densité de population sensiblement supérieure à la densité moyenne du pays (363 hab./km²). Ainsi, Vilvorde (2 003 hab./km²), Machelen (1 273), Zaventem (1 196) et Grimbergen (952) sont aussi fortement peuplées. À Steenokkerzeel (507) et Kampenhout (349), la densité de population est un peu plus faible, même si l'on ne peut pas parler en l'espèce d'un espace ouvert et inhabité.



Op de luchthaven van Zaventem (Brussel-Nationaal) zijn op dit ogenblik zes landings- en startbanen : banen 25R, 25L, 07L, 07R, 01 en 19. Baan 25R/07L is 3 638 meter lang, baan 25L/07R is 3 211 meter en baan 01/19 is 2 987 meter.

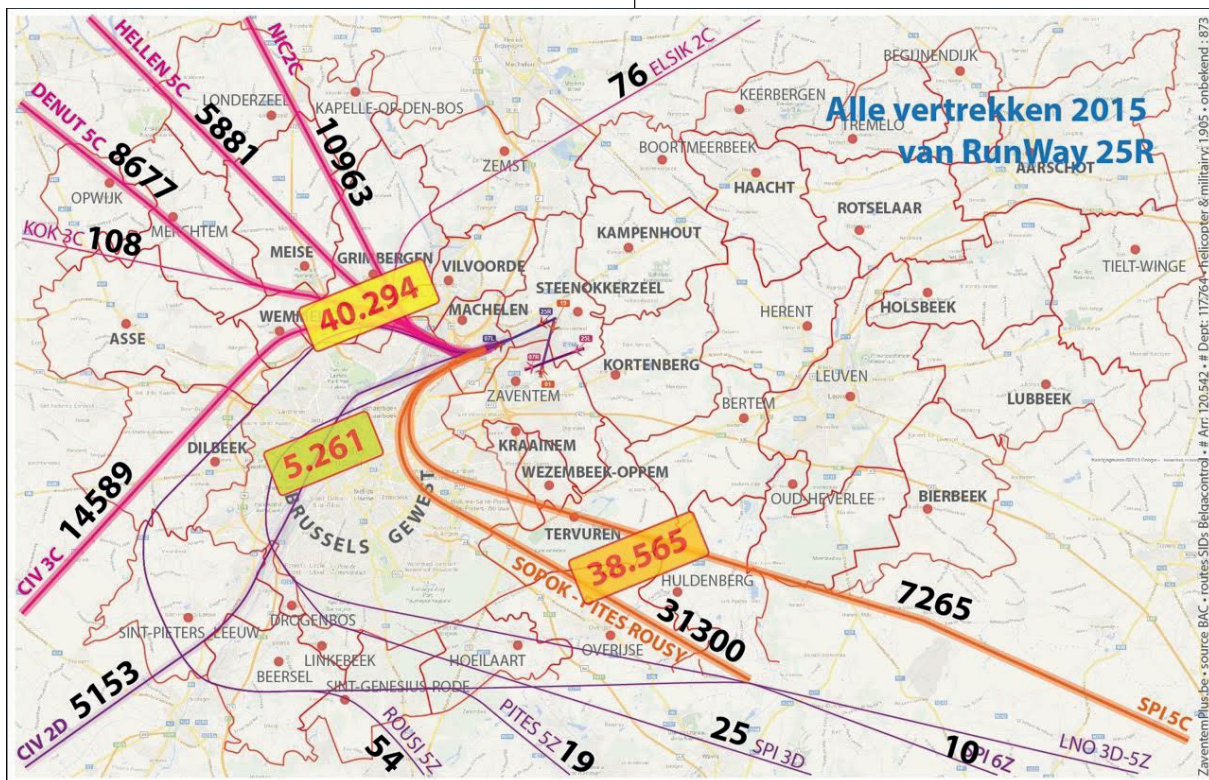
Alle banen voldoen ruimschoots aan de normen van de ICAO (*International Civil Aviation Organization*). Voor de kleinere moderne verkeersvliegtuigen is een baan van 6 000 voet (1 829 meter) lang genoeg voor start of landing. Voor grotere toestellen zoals een Boeing 747, Boeing 757, Boeing 767 en de Airbus A310 tot Airbus A380 is een lengte gewenst van minimaal 8 000 voet (2 468 meter) op zeeniveau en nog langer voor hoger gelegen vliegvelden. De banen op Brussels Airport voldoen hier allen aan.

L'aéroport de Zaventem (Bruxelles-National) possède actuellement six pistes d'atterrissage et de décollage, à savoir les pistes 25R, 25L, 07L, 07R, 01 et 19. La piste 25R/07L a une longueur de 3 638 mètres, la piste 25L/07R est longue de 3 211 mètres et la piste 01/19 a une longueur de 2 987 mètres.

Toutes les pistes répondent largement aux normes de l'OIAC (Organisation internationale de l'aviation civile). Pour les avions civils modernes de taille réduite, une piste longue de 6 000 pieds (1 829 mètres) est suffisante pour le décollage ou l'atterrissage. En revanche, des appareils plus gros comme les Boeing 747, 757 et 767 et les Airbus A310 à A380 nécessitent une piste de 8 000 pieds de long au minimum (2 468 mètres) au niveau de la mer et une piste encore plus longue dans les aéroports situés à plus haute altitude. Les pistes de l'aéroport de Bruxelles répondent toutes à ces critères.

Alle vertrekken 2015 van RunWay 25R

Tous les décollages 2015 de la piste 25R



In 2015 waren er in totaal 117 764 vertrekkende toestellen. Op baan 25R vertrekken veruit de meeste toestellen. Deze vertrekkende vliegtuigen scheren eerst rakelings over Diegem en Haren, respectievelijk een deelgemeente van Machelen en van Brussel-Stad. In 2015 vertrokken er op baan 25R in totaal 84 120 vluchten. Dit is 71,5 % van alle vertrekken.

Daarvan vertrokken ruim 40 000 vluchten vanaf 700 voet via de « bocht naar rechts » over Neder-Over-Heembeek (deel van Brussel-Stad) over de Noordrand (Machelen, Vilvoorde, Grimbergen, Meise, Wemmel). Een groot deel van deze vluchten heeft een bestemming in het noorden (baken Nicky) en het westen (bakens HELEN (NW) en DENU (W)). Ruim 14 500 vluchten vliegen echter via de Noordrand naar het zuiden (CIV) en maken dus een grote toer over Vlaams-Brabant om het grootste deel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te vermijden. Ruim 34,2 % van alle vertrekken vanuit Brussels Airport vliegen via de Noordrand. Er hebben echter slechts 25 629 vluchten of 21,7 % van alle vertrekken, een bestemming in het noorden of het westen.

Deze « bocht naar rechts » wordt zowel overdag (6u00 tot 22u59) als 's nachts (23u00 tot 5u59) gebruikt en gevlogen.

En 2015, il y a eu au total 117 764 décollages. La piste 25R est de loin celle qui est la plus utilisée pour les départs. Les avions qui décollent de cette piste survolent à très basse altitude les anciennes communes de Diegem et de Haren, qui sont actuellement fusionnées avec respectivement la commune de Machelen et la commune de Bruxelles-Ville. En 2015, 84 120 vols au total ont décollé de la piste 25R, ce qui représente 71,5 % de l'ensemble des départs.

Parmi ces vols, plus de 40 000 effectuent, à une altitude de 700 pieds, un virage vers la droite au-dessus de Neder-Over-Heembeek (fusionnée avec Bruxelles-Ville) et de la périphérie nord (Machelen, Vilvorde, Grimbergen, Meise, Wemmel). Une grande partie de ces vols sont à destination du nord (balise Nicky) ou de l'ouest (balises HELEN (NO) et DENU (O)). Quelque 14 500 vols survolent toutefois la périphérie nord pour aller vers le sud (CIV) et effectuent donc une large boucle au-dessus du Brabant flamand afin d'éviter la majeure partie de la Région de Bruxelles-Capitale. Quelque 34,2 % de l'ensemble des départs de Brussels Airport survolent la périphérie nord. Pourtant, seulement 25 629 vols, soit 21,7 % de l'ensemble des départs, sont à destination du nord ou de l'ouest.

Ce « virage à droite » est effectué tant de jour (entre 6h00 et 22h59) que de nuit (entre 23h00 et 5h59).

Ruim 38 500 vluchten gingen in 2015 vanaf 1 700 voet hoogte via de « bocht naar links » over het noordelijk deel van Schaarbeek en Evere. Deze routes via de « bocht naar links » worden enkel overdag gevlogen. Ze vliegen allemaal rechtstreeks naar het oosten en de bocht wordt op een grotere hoogte genomen.

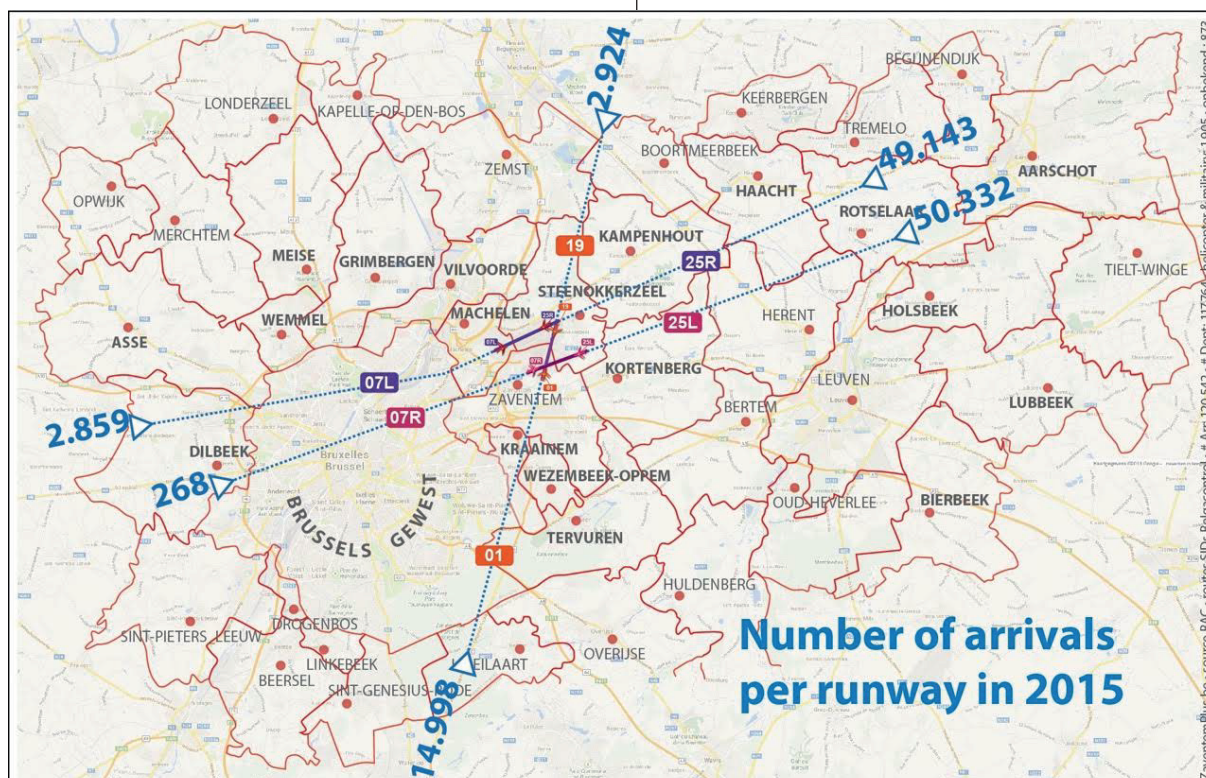
Een beperkt aantal vluchten (5 200) vloog via de Kanaalroute over Brussel via hoofdzakelijk Neder-Over-Heembeek, Laken en Molenbeek. Op deze route kunnen de vliegtuigen snel hoogte nemen aangezien er geen scherpe bocht naar rechts of links dient genomen te worden.

Aantal landingen per baan in 2015

En 2015, un peu plus de 38 500 vols ont effectué, à une altitude de 1 700 pieds, un « virage à gauche » au-dessus de la partie nord de Schaarbeek et d'Evere. Les routes qui empruntent le « virage à gauche » ne sont utilisées que de jour. Les vols concernés sont tous dirigés directement vers l'est et le virage à gauche est effectué à une altitude plus élevée.

Un nombre limité de vols (5 200) ont emprunté la route du Canal au-dessus de Bruxelles en survolant principalement Neder-Over-Heembeek, Laeken et Molenbeek. Sur cette route, les avions peuvent rapidement prendre de l'altitude car ils ne doivent pas effectuer de virage serré à droite ou à gauche.

Nombre d'atterrissages par piste en 2015



In 2015 waren er ongeveer 120 000 landingen op Brussels Airport. Landingen gebeuren in grote mate op baan 25R vanuit de richting Steenokkerzeel en het noordoosten. Via deze baan gebeurt er meer dan 40 % van de landingen (49 000 in 2015).

Meer dan 40 % van de landingen gebeurt via baan 25L, eveneens vanuit de richting Steenokkerzeel – Erps-Kwerps. Op de andere banen wordt veel minder geland.

En 2015, il y a eu environ 120 000 atterrissages sur le tarmac de Brussels Airport. Les avions atterrissent essentiellement sur la piste 25R, venant de la direction de Steenokkerzeel et du nord-est. Cette piste totalise plus de 40 % des atterrissages (49 000 en 2015).

Plus de 40 % des avions atterrissent sur la piste 25L, venant également de la direction de Steenokkerzeel – Erps-Kwerps. Les atterrissages sur les autres pistes sont beaucoup moins fréquents.

Baan 07L wordt sporadisch gebruikt om op te landen (vanuit de richting Brussel en opnieuw over de dorpen Haren en Diegem).

Baan 07R wordt bijna niet gebruikt om te landen vanuit de richting Zaventem (268 landingen in 2015).

Baan 01 wordt gebruikt voor 12 % van de landende vliegtuigen en dit bij noordenwind (15 000 landingen in 2015), dit via de Oostrand (Wezembeek-Oppem, Kraainem en Nossegem).

De problematiek van de geluidsoverlast situeert zich hoofdzakelijk bij de opstijgende vliegtuigen. Maar ook het geconcentreerd landen boven woongebieden kan voor overlast zorgen.

De uitstoot van schadelijke stoffen doet zich zowel bij de landingen als bij het stijgen voor. Deze problematiek wordt onderschat, maar is zeer reëel.

Alle vertrekken 2015 van RunWay 07L

La piste 07L est utilisée de manière sporadique pour des atterrissages (avions venant de la direction de Bruxelles, avec à nouveau survol des villages de Haren et de Diegem).

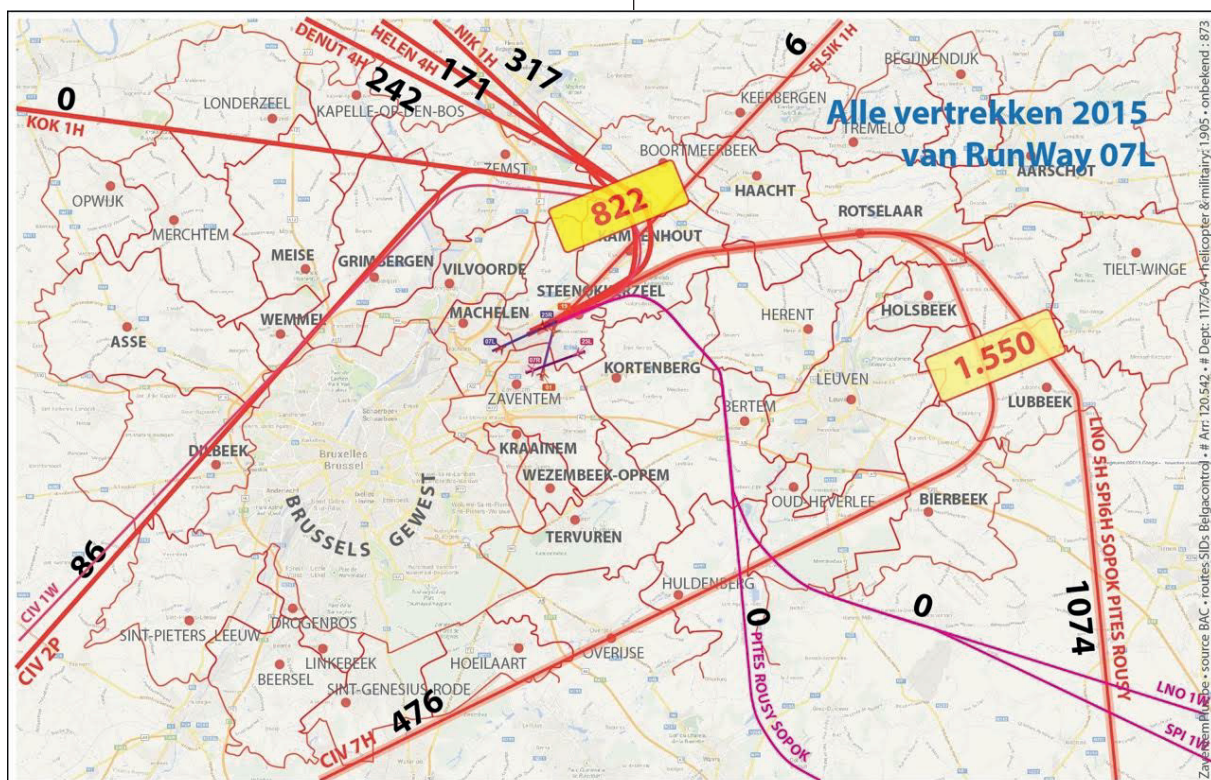
La piste 07R n'est presque pas utilisée pour des atterrissages depuis Zaventem (268 atterrissages en 2015).

La piste 01 est utilisée pour 12 % des atterrissages, par vent de nord (15 000 atterrissages en 2015), avec survol de la périphérie est (Wezembeek-Oppem, Kraainem et Nossegem).

La problématique des nuisances sonores concerne surtout les décollages, mais la concentration d'atterrissages au-dessus de zones habitées peut aussi être source de nuisances.

L'émission de substances nocives se produit tant à l'atterrissage qu'au décollage. Cette problématique est sous-estimée, mais bien réelle.

Tous les décollages 2015 de la piste 07L

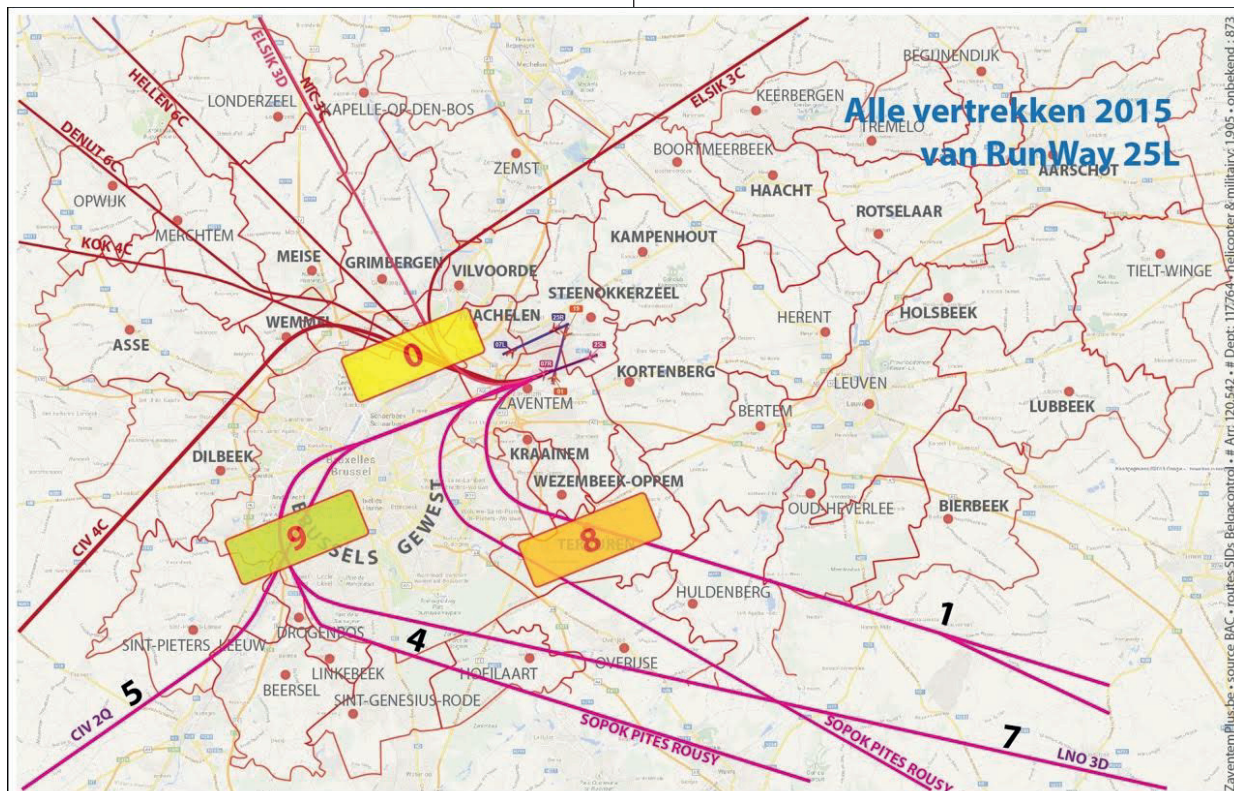


Baan 07L wordt slechts sporadisch gebruikt om op te stijgen in de richting van Steenokkerzeel en Kampenhout. De vliegtuigen kunnen eerst grote hoogte nemen vooraleer ze een bocht naar links nemen voor het Westen en een grote bocht (voorbij Leuven) voor het oosten en het zuiden.

La piste 07L n'est utilisée que de manière sporadique pour des décollages en direction de Steenokkerzeel et de Kampenhout. Les avions peuvent attendre d'être à haute altitude avant d'effectuer un virage à gauche vers l'ouest ou d'amorcer un grand virage (passé Louvain) vers l'est et le sud.

Alle vertrekken 2015 van RunWay 25L

Tous les décollages 2015 de la piste 25L

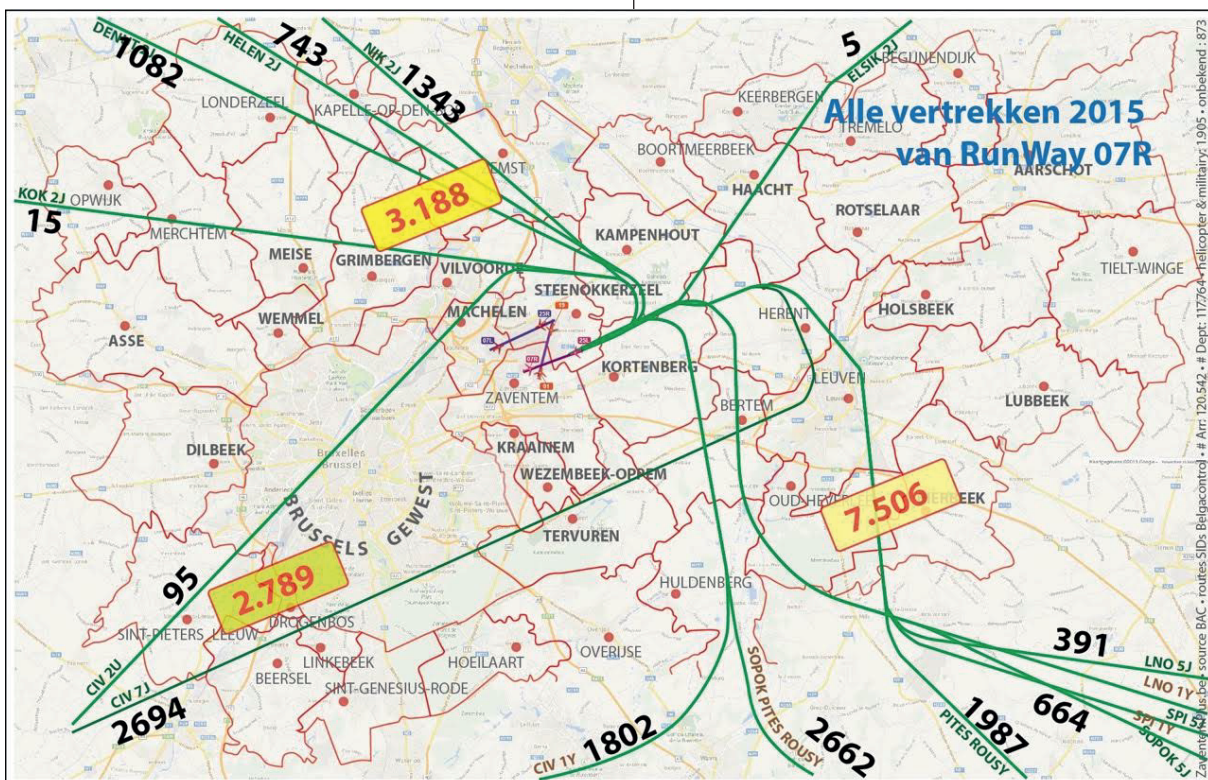


De opstijgende vliegtuigen vanop baan 25L zijn zeer beperkt, onder meer omdat men dan rechtstreeks over de dorpskern van Zaventem vliegt. Enkel op zondagnacht stijgen er een zeer beperkt aantal vliegtuigen op via baan 25L (In 2015 slechts 17 vertrekken vanop baan 25L).

Très peu d'avions décollent de la piste 25L, notamment en raison du fait qu'ils survolent alors directement le centre du village de Zaventem. Un nombre très limité d'avions décollent de la piste 25L durant la nuit du dimanche uniquement (en 2015, il n'y a eu que 17 départs depuis la piste 25L).

Alle vertrekken 2015 van RunWay 07R

Tous les décollages 2015 de la piste 07R

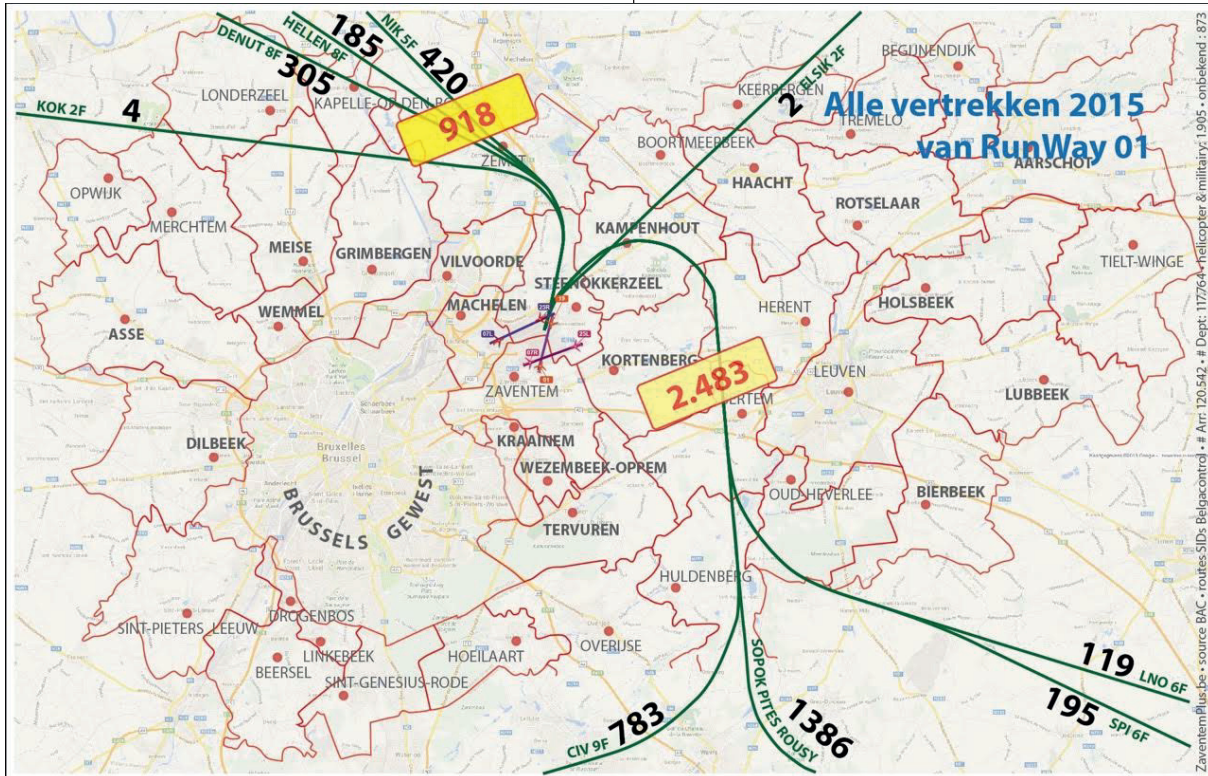


Baan 07R wordt beperkt gebruikt voor opstijgende vliegtuigen richting Erps-Kwerps – Steenokkerzeel en dit slechts in geval van sterke noordoosten winden. Deze baan wordt bijna niet gebruikt om te landen vanuit de richting Zaventem (268 landingen in 2015).

La piste 07R est utilisée de manière limitée pour des décollages en direction de Erps-Kwerps – Steenokkerzeel, et ce uniquement en cas de forts vents de nord-est. Cette piste n'est presque pas utilisée pour des atterrissages d'avions venant de la direction de Zaventem (268 atterrissages en 2015).

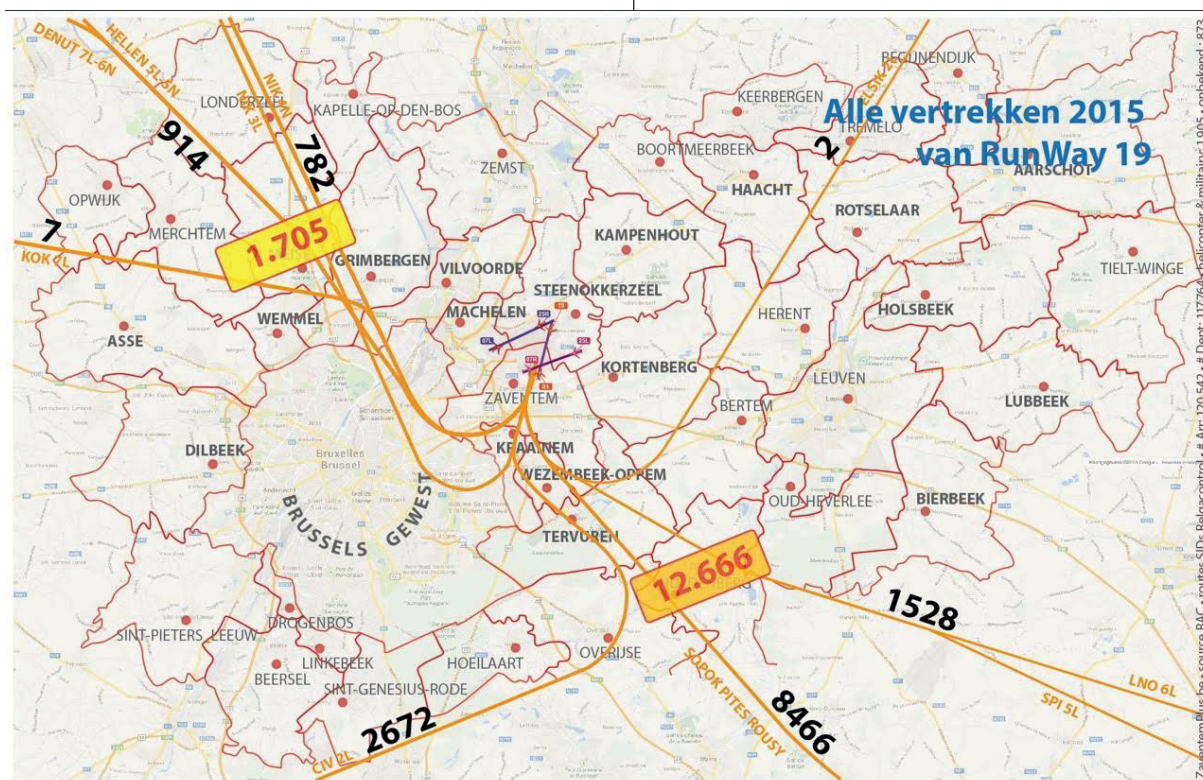
Alle vertrekken 2015 van RunWay 01

Tous les décollages 2015 de la piste 01



Baan 01 wordt uiterst zelden gebruikt voor opstijgende vliegtuigen.

La piste 01 n'est que très rarement utilisée pour des décollages.

*Alle vertrekken 2015 van RunWay 19**Tous les décollages 2015 de la piste 19*

Baan 19 ten slotte wordt (hoofdzakelijk tijdens de nacht) gebruikt voor opstijgende vluchten bij zuid- en zuidwestenwind. Vaak gaat men tijdens de nacht baan 19 gelijktijdig gebruiken met baan 25R om de opstijgende vluchten beter te spreiden. Historisch stegen de vluchten naar het zw/z (CIV) en naar het oosten (Hul) 's nachts op vanop deze baan. Sinds 2002 zouden de vluchten met bestemming oosten dan in principe via deze baan opstijgen, indien de wind niet ongunstig zit. De vluchten naar het noorden en het westen en het zuidwesten/zuiden moeten dan via baan 25R vertrekken. Op deze verdeling zit echter ruis. Ook zwaardere vluchten naar het oosten stijgen op via baan 25R en maken dan een grote of kleine omleiding.

De grootste hinder voor de directe omwonenden gebeurt bij het opstijgen van vliegtuigen. Zowel het helse lawaai als de uitstoot is enorm.

De luchthaven is omringd door woonzones. In het verlengde van baan 25R heb je Diegem, Haren en Brussel-Centrum. In het « verlengde » van de routes via deze baan heb je op de bocht naar rechts Neder-Over-Heembeek, de Noordrand (Machelen, Vilvoorde, Grimbergen, Meise) en – op de bocht naar links – Schaarbeek en Evere en de Oostrand, afhankelijk van de gebruikte vliegroutes. Het moet dus duidelijk zijn dat noch Neder-Over-Heembeek, noch de Noordrand en

Enfin, la piste 19 est utilisée (principalement la nuit) pour les décollages par vent de direction sud et sud-ouest. Les pistes 19 et 25R sont souvent utilisées simultanément pendant la nuit afin de permettre une meilleure répartition des décollages. C'est de cette piste, historiquement, que les avions décollaient de nuit en direction du sud-ouest/sud (CIV) et de l'est (HUL). Depuis 2002, les vols en direction de l'est devraient en principe décoller de cette piste, si le vent n'est pas défavorable. Les vols en direction du nord et de l'ouest et du sud-ouest/sud doivent alors décoller de la piste 25R. Mais cette répartition n'est pas appliquée de manière stricte. Les appareils plus lourds à destination de l'est décollent, eux aussi, de la piste 25R et font alors un grand ou un petit détour.

Les plus fortes nuisances pour les riverains directs sont provoquées par le décollage des avions. Le bruit est intense et les émissions sont énormes.

L'aéroport se situe au milieu de zones d'habitat. Dans le prolongement de la piste 25R se trouvent Diegem, Haren et Bruxelles-Centre. Dans le « prolongement » des routes auxquelles mène cette piste, il y a, dans la direction du virage à droite, Neder-Over-Heembeek, la périphérie nord (Machelen, Vilvoorde, Grimbergen, Meise) et – dans la direction du virage à gauche – Schaarbeek, Evere et la périphérie est, selon les routes de vol empruntées. Il doit donc être clair que ni Neder-Over-Heembeek,

een deel van de Oostrand in het verlengde liggen van de start- en landingsbanen van de luchthaven.

Het verlengde van baan 19 bestaat uit delen van Nossegem, Sterrebeek, Kraainem en Wezembeek-Oppem. Slechts het noordoosten van de luchthaven is minder sterk bewoond, maar ook daar zijn er dorpskernen.

Hoe verder van de luchthaven, hoe minder groot de hinder bij opstijgende vliegtuigen. Maar indien de vliegtuigen een omleiding moeten maken, blijven ze vaak voor een langere periode op een beperkte hoogte vliegen. Zo vliegen er veel vliegtuigen via de Noordrand rond Brussel om vervolgens naar het zuiden (CIV) te vliegen (14 500 vluchten in 2015). Deze vliegtuigen vliegen lange tijd op een (te) lage hoogte rond.

Een zeer belangrijke problematiek is deze van de nachtvluchten. Het is onomstootbaar bewezen (onder andere *Gezondheidseconomische gevolgen van de nachtvluchten*, Prof. Dr. Lieven Annemans, U Gent, Fac. Geneeskunde, februari 2004), dat de nachtvluchten een negatieve impact hebben op de gezondheid van duizenden omwonenden. Zeker een concentratie van nachtvluchten doet het risico op gezondheidsproblemen zwaar toenemen.

Het aantal nachtvluchten is wettelijk beperkt tot 16 000 per jaar, waarvan 5 000 vertrekkende vluchten. Deze nachtelijke vertrekken (tussen 23u00 en 5u59) gebeuren quasi allemaal via de Noordrand en de Oostrand, verdeeld via baan 25R – via bocht naar rechts – (61,68 %) en baan 19 (23,07 %). Ook hier doet zich vooral door de « bocht naar rechts » een ernstig probleem voor, omdat deze vliegtuigen niet snel kunnen opstijgen door het voortdurende bochtenwerk.

Wetenschappelijk onderzoek wijst erop dat het blootstellen aan veelvuldige geluidshinder door de vliegtuigen, zowel tijdens de dag als 's nachts, voor zware gezondheidsschade zorgt. Ook de economische en financiële waarde van de eigendommen in de ruime omgeving van de luchthaven worden door het veelvuldig overvliegen van opstijgende vliegtuigen ernstig geschaad.

De luchtvervuiling is een erg onderschatte problematiek. De uitstoot van vliegtuigen, zeker in concentratiezones, is daarbij een belangrijke oorzaak. Luchtvervuiling kost de Belg gemiddeld negen maanden van zijn leven. De inzichten over de ravage die ze aanricht voor de

ni la périphérie nord et une partie de la périphérie est ne se situent dans le prolongement des pistes de décollage et d'atterrissage de l'aéroport.

Dans le prolongement de la piste 19 se trouvent des zones des communes de Nossegem, Sterrebeek, Kraainem et Wezembeek-Oppem. Seule la zone nord-est de l'aéroport est moins densément peuplée, même s'il y a, là aussi, des agglomérations.

Plus l'éloignement par rapport à l'aéroport est grand, plus les nuisances provoquées par les avions au décollage sont faibles. Mais, si les avions doivent effectuer un contournement, ils continuent souvent à voler plus longtemps à basse altitude. Ainsi, un grand nombre d'avions contournent Bruxelles par la périphérie nord et prennent ensuite la direction du sud (CIV) (14 500 vols en 2015). Ces avions volent pendant une période prolongée à une altitude (trop) basse.

Une problématique très importante est celle des vols de nuit. Il est prouvé de manière irréfutable que les vols de nuit sont nocifs pour la santé de milliers de riverains. Une concentration de vols de nuit accroît considérablement le risque de problèmes de santé (voir, notamment, l'étude « *Gezondheidseconomische gevolgen van de nachtvluchten* » du professeur Lieven Annemans, Université de Gand, Faculté de médecine, février 2004).

Le nombre de vols de nuit est légalement limité à 16 000 par an, à raison de 5 000 départs. Ces départs nocturnes (entre 23 h et 5h59) s'effectuent quasiment tous via la périphérie nord et la périphérie est et sont répartis entre la piste 25R – par le virage à droite – (61,68 %) et la piste 19 (23,07 %). Mais cette situation pose aussi un grave problème, surtout en raison du virage à droite. En effet, les avions qui doivent effectuer des virages ne peuvent pas prendre de l'altitude rapidement.

La recherche scientifique montre que l'exposition à des nuisances sonores récurrentes causées par les avions, tant de jour que de nuit, est particulièrement nocive pour la santé. Les propriétés situées dans un large périmètre autour de l'aéroport perdent une grande partie de leur valeur économique et financière parce qu'elles sont fréquemment survolées par des avions en décollage.

La pollution atmosphérique est une problématique largement sous-estimée. Elle est causée en grande partie par les émissions des avions, surtout dans des zones de concentration. La pollution atmosphérique fait perdre à chaque Belge neuf mois de vie en moyenne. Les

gezondheid van heel de bevolking groeien met de dag. Jaarlijks sterven ruim 10 050 inwoners in dit land aan de gevolgen van luchtverontreiniging. Een op de vijf longkankers wordt veroorzaakt door de vuile lucht die wordt ingeademd. Vrouwen die chronisch blootgesteld worden aan vervuilde lucht hebben twee keer meer kans op borstkanker. Kinderen die opgroeien in regio's met vuile lucht scoren minder goed op cognitieve tests. Piekblootstellingen veroorzaken acute astma-aanvallen, tromboses en hartinfarcten ; 6 % van de hartaanvallen is te wijten aan slechte luchtkwaliteit. Heel de luchthavenzone, samen met Noordrand en Oostrand, zit ruim boven de toegelaten norm van de Wereldgezondheidsorganisatie microgram/m³ fijnstof. De gevolgen zijn enorm.

Onze Belgische grondwet start vanuit het gelijkheidsbeginsel. Elke beslissing die daartegen zondigt, wordt vroeg of laat teniet gedaan. Dat beginsel geldt ook in deze zaak. Wie wil mee profiteren van de lusten, moet ook bereid zijn om mee de lasten te dragen. Enkel zo kunnen we komen tot een evenwichtige ontwikkeling van de regio en de luchthaven zelf. Concentratie van de vluchtbewegingen is bijgevolg uit den boze.

De bezorgdheid van de omwonenden is geen NIMBY (*not in my backyard*) verhaal. Brussels Airport is een belangrijke economische pijler in deze regio. Dat willen de meeste bewoners ook zo houden.

Maar leefbaarheid van deze regio is een cruciale voorwaarde voor het blijvend succes. In de wetenschap dat de luchtvaart één van de groeisectoren is, is het aan de wetgevende en uitvoerende machten om een lange termijn visie te ontwikkelen die heel de streek rond de luchthaven leefbaar houdt.

Het spreekt voor zich dat elk Gewest daarbij zijn deel van de lasten moet dragen en niemand een akoestische muur kan opbouwen om de anderen dubbel te belasten.

Al zeer vele jaren is er een politieke strijd bezig om de lasten van de luchthaven af te schuiven naar anderen. Het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest willen de belangen van een deel van hun bevolking verdedigen en botsen daardoor rechtstreeks met elkaar. De Brusselse regering legt de nadruk op de levenskwaliteit en nachtrust van haar bewoners, terwijl

connaissances sur les ravages qu'elle provoque sur la santé de l'ensemble de la population s'étoffent chaque jour un peu plus. Chaque année, plus de 10 050 habitants de notre pays meurent des effets de la pollution atmosphérique. Un cancer du poumon sur cinq est causé par l'air vicié ambiant. Les femmes qui sont exposées de manière chronique à un air pollué présentent un risque de cancer du sein deux fois plus élevé. Les enfants qui grandissent dans des régions où l'air est pollué obtiennent de moins bons résultats aux tests cognitifs. Les pics d'exposition provoquent des crises d'asthme, des thromboses et des infarctus ; 6 % des crises cardiaques sont dues à une mauvaise qualité de l'air. Dans l'ensemble de la zone aéroportuaire, de même que dans la périphérie nord et la périphérie est, la concentration de particules fines dépasse largement la norme autorisée telle que définie en microgrammes/m³ par l'Organisation mondiale de la santé. Les conséquences sont énormes.

Notre Constitution belge consacre le principe de l'égalité. Toute décision qui lui est contraire finit tôt ou tard par être annulée. Ce principe est aussi d'application en l'espèce. Si l'on veut tirer profit des avantages de l'activité aéroportuaire, on doit être prêt aussi à en supporter partiellement les inconvénients. C'est la seule manière de parvenir à un développement équilibré de la région et de l'aéroport lui-même. La concentration des mouvements aériens est donc exclue.

La préoccupation des riverains ne saurait être assimilée à un phénomène NIMBY (« *not in my backyard* »). L'aéroport de Bruxelles est un pilier économique majeur dans la région, et la majorité des habitants veulent qu'il le reste.

Mais la préservation de la qualité de vie dans cette région est une condition cruciale pour garantir le succès à long terme. Sachant que l'aviation est l'un des secteurs en croissance, les pouvoirs législatif et exécutif se doivent de développer une vision à long terme afin de préserver la qualité de vie dans l'ensemble de la région qui entoure l'aéroport.

Chaque Région doit évidemment supporter sa part de nuisances et aucune ne peut ériger un mur antibruit pour en faire doublement supporter le poids par les autres.

Les Régions se livrent depuis très longtemps à une lutte politique où chacune tente de répercuter les nuisances de l'activité aéroportuaire sur les autres. La Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale veulent défendre les intérêts d'une partie de leur population respective et sont en conflit direct. Le gouvernement bruxellois donne la priorité à la qualité de vie et

de Vlaamse regering vooral wijst op de economische meerwaarde van de nationale luchthaven, die samen met de Antwerpse haven de economische motor van het land is.

Een oplossing in deze zaak is enkel mogelijk indien er zorg wordt gedragen voor én de levenskwaliteit en de gezondheid van alle omwonenden én de economische waarde van de luchthaven.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft strenge geluidsnormen opgelegd voor het overvliegen van zijn grondgebied. Daarmee wil het zijn bevolking beschermen. Vreemd is wel dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet elke bewoner evenzeer wil beschermen. Er zijn immers drie zones met verschillende geluidsnormen. Een zeer strenge geluidsnorm voor het overgrote deel van het Brussels grondgebied, een minder strenge norm voor de zone Haren, Neder-Over-Heembeek, Evere en Schaarbeek. Die bevolking lijkt niet zo belangrijk te zijn en wordt minder beschermd dan de rest van de Brusselse bevolking. Bovendien is er een grote zone die nauwelijks of niet bewoond is in Brussel en dat is het Koninklijk Domein in Laken, waar tot 1971 alle vliegtuigen rechtdoor over opstegen via baan 25R en waarvan nu (ten onrechte) wordt beweerd dat het een no-fly-zone is.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dus opgedeeld in drie geluidszones (0, 1 en 2) waar telkens een andere norm geldt. Hoe dicht een zone bij de luchthaven ligt, hoe meer geluid vliegtuigen er mogen maken. Vreemd is wel dat men het meetpunt buiten de luchthaven heeft gelegd (in Steenokkerzeel) en dus op een niet-objectieve wijze deze zones heeft afgebakend. Men heeft niet de afstand tegenover de startbaan gemeten, waardoor er toch vragen kunnen gesteld worden over de afbakening van deze geluidszones.

De Brusselse geluidsnormen, zonder tolerantiedrempel, verschillen overdag (7-23 uur) en 's nachts (23-7 uur). De Brusselse nacht duurt een uur langer dan de nacht van de luchthaven (tot 7 uur 's ochtends i.p.v. 6 uur 's ochtends).

Zone 2 : Dag 100 decibel (dB), Nacht 90 dB

Zone 1 : Dag 90 decibel (dB), Nacht 80 dB

Zone 0 : Dag 80 decibel (dB), Nacht 70 dB

à la tranquillité nocturne de ses habitants tandis que le gouvernement flamand insiste surtout sur la plus-value économique de l'aéroport national, qui représente, conjointement avec le port d'Anvers, le moteur économique du pays.

La seule manière de sortir de l'impasse est de se préoccuper à la fois de la qualité de vie, de la santé de tous les riverains et de la valeur économique de l'aéroport.

La Région de Bruxelles-Capitale a imposé des normes de bruit strictes pour le survol de son territoire, dans le but de protéger sa population. Mais, curieusement, tous les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale ne bénéficient pas de la même protection. En effet, trois zones sont soumises à des normes de bruit différentes : une norme très stricte pour la majeure partie du territoire bruxellois et une norme moins stricte pour la zone de Haren, Neder-Over-Heembeek, Evere et Schaerbeek. La population qui vit dans cette dernière zone semble avoir une moindre importance et est moins protégée que le reste de la population bruxelloise. De plus, il y a une vaste zone qui n'est pas ou guère habitée à Bruxelles, à savoir le Domaine royal de Laeken que tous les avions survolaient de manière rectiligne au départ de la piste 25R jusqu'en 1971 et dont on affirme aujourd'hui (à tort) qu'il est une zone d'interdiction aérienne.

La Région de Bruxelles-Capitale est donc divisée en trois zones de bruit (0, 1 et 2) soumises chacune à une norme distincte. Plus la zone est proche de l'aéroport, plus le seuil de tolérance en matière de bruit des avions y est élevé. Toutefois, il est curieux que l'on ait installé le point de mesurage à l'extérieur de l'aéroport (à Steenokkerzeel) et que l'on ait donc délimité ces zones de manière non objective. On n'a pas mesuré la distance par rapport à la piste de décollage, de sorte que l'on peut quand même s'interroger sur la délimitation de ces zones de bruit.

Les normes de bruit bruxelloises, hors seuil de tolérance, ne sont pas les mêmes le jour (7h-23h) et la nuit (23h-7h). La période nocturne selon les normes bruxelloises dure une heure de plus que la période nocturne selon les normes de l'aéroport (elle se termine à 7 heures du matin au lieu de 6 heures).

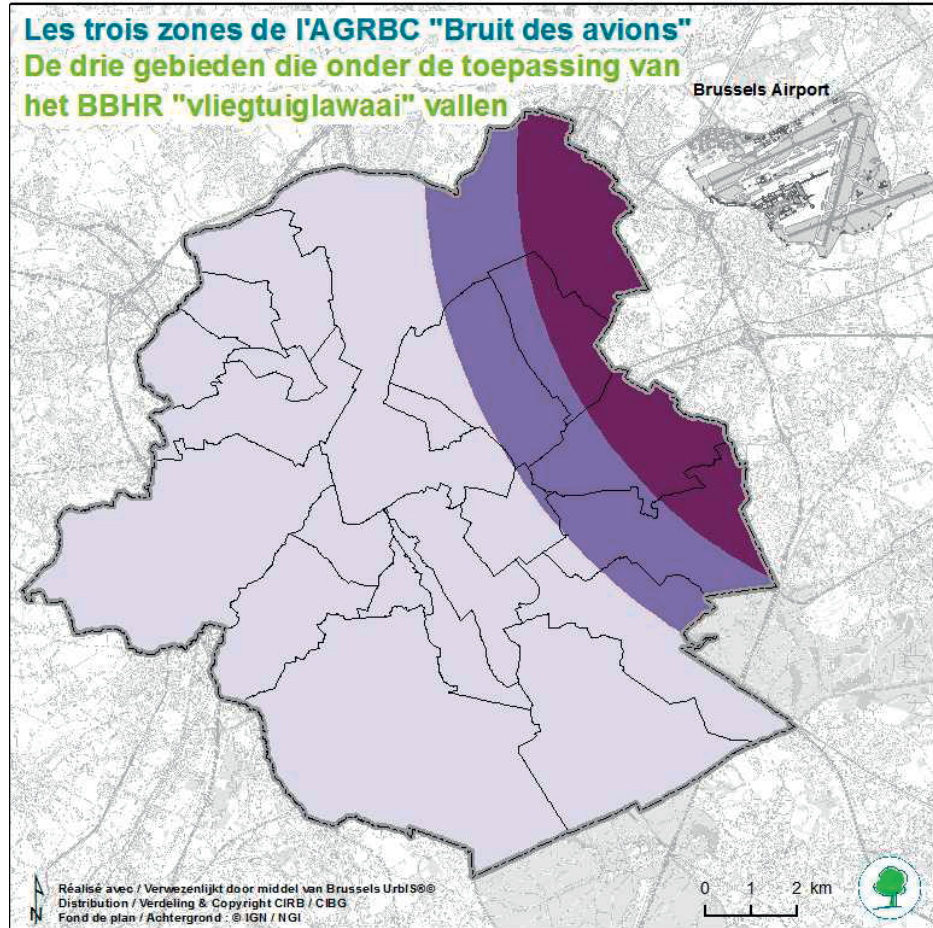
Zone 2 : 100 décibels (dB) le jour et 90 dB la nuit

Zone 1 : 90 décibels (dB) le jour et 80 dB la nuit

Zone 0 : 80 décibels (dB) le jour et 70 dB la nuit

Dit is de maximale geluidswaarde per overvliegend vliegtuig. Het gaat dus niet over de gemiddelde geluidsdruk op een zone, noch over de frequentie van het aantal overvliegende toestellen.

C'est le niveau de bruit maximal autorisé par avion qui survole la zone. Cela n'a donc rien à voir avec le niveau de bruit moyen dans une zone ou la fréquence de survol de cette zone.



Kaart : De drie geluidszones. Het grootste deel van Brussel valt in Zone 0 (lichtst gekleurd), Zone 2 – waar de normen het minst streng zijn – ligt tegen de luchthaven aan : Haren, Neder-Over-Heembeek en een deel van Schaerbeek en Evere.

Door de huidige tolerantiedrempel mogen luchtvaartmaatschappijen de normen in de drie zones overdag met 9 decibel en 's nachts met 6 decibel overschrijden, zonder een boete te krijgen.

Rond de luchthaven staan momenteel eenentwintig geluidsmeetposten, waarvan negen in Brussel, die al het omgevingsgeluid meten, en daaruit het geluid van vliegtuigen filteren. Eén vliegtuig kan dus verschillende geluidsboetes krijgen.

De Brusselse geluidsboetes of strafrechtelijke vervolgingen, variëren van 1 300 tot 62 000 euro. In de meeste gevallen schommelt het bedrag tussen de

Carte : Les trois zones de bruit. La majeure partie de Bruxelles se situe en zone 0 (la zone la plus claire sur la carte). La zone 2, soumise aux normes les moins sévères, borde l'aéroport et englobe Haren, Neder-Over-Heembeek et une partie de Schaerbeek et d'Evere.

Le seuil de tolérance actuel permet aux compagnies aériennes de dépasser, sans encourir d'amende, les normes des trois zones de 9 décibels pendant le jour et de 6 décibels pendant la nuit.

Vingt-et-un sonomètres sont actuellement installés autour de l'aéroport, dont neuf à Bruxelles, afin de mesurer le bruit ambiant et d'en isoler le bruit engendré par les avions. Un même avion peut donc faire l'objet de plusieurs amendes pour dépassement des normes de bruit.

Les amendes pour dépassement des normes de bruit encourues en Région bruxelloise varient de 1 300 à 62 000 euros. Dans la majorité des cas, le montant de

5 000 en 10 000 euro. Ze zadelen de luchtvaartmaatschappijen dus met behoorlijke extra kosten op. De Brusselse Hoofdstedelijke regering heeft de voorbije jaren al voor 15 miljoen euro aan geluidsboetes opgelegd. Luchtvaartmaatschappijen hebben daarvoor grote voorzieningen aangelegd. Maar amper 4 % heeft zijn boete voorlopig betaald. De meeste bedrijven weigeren te betalen om precedenten te vermijden.

De Brusselse Hoofdstedelijke regering schrapte begin dit jaar dat gedoogbeleid. De Brussels minister van Leefmilieu besliste om de tolerantiedrempel vanaf 1 januari 2017 te schrappen. Door het belangenconflict dat ingeroepen werd door de Vlaamse regering, werd de uitvoering met zestig dagen opgeschort. De beslissing zou dus ingaan vanaf 22 februari 2017. Daardoor riskeerden de luchtvaartmaatschappijen volgens schattingen 5,5 keer meer boetes dan voorheen te krijgen.

De vrachtmaatschappijen riskeerden de meeste boetes omdat zij met grote en lawaaierige toestellen vliegen, zoals de Boeing 747. Verschillende vrachtmaatschappijen, zoals Singapore Airlines Cargo en het Zuid-Koreaanse Asiana Cargo, dreigden daarom al met hun vertrek. Brussels Airport vreest zo 25 % van zijn cargovluchten, en 1 500 directe jobs, te verliezen als de nieuwe regels in werking treden.

Door een tweede belangenconflict in te roepen, ditmaal voor de Vlaamse Gemeenschap, kan de Vlaamse regering de uitvoering van de beslissing van de Brusselse Hoofdstedelijke regering opnieuw uitstellen tot 20 april 2017.

Als de tolerantiedrempel wegvalt, zou 8 % van de vluchten die vertrekken vanop baan 25R, de meest gebruikte start- en landingsbaan op Zaventem, de verscherpte Brusselse geluidsnormen overschrijden. Dat blijkt uit berekeningen van Brussels Airport.

Voorals tussen 6 en 7 uur 's ochtends wordt vliegen moeilijker. Op dat moment zou het risico op een boete oplopen tot 39 %. Eén op de acht vluchten boven Brussel vertrekt op Zaventem tussen 6 en 7 uur.

De nacht duurt in Brussel namelijk tot 7 uur en niet tot 6 uur zoals in Vlaanderen. De afschaffing van de Brusselse tolerantiedrempel heeft dus vooral impact

l'amende est compris entre 5 000 et 10 000 euros. Cela entraîne par conséquent des surcoûts considérables pour les compagnies aériennes. Les amendes infligées ces dernières années par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour dépassement des normes de bruit représentent déjà un montant de 15 millions d'euros. Les compagnies aériennes ont constitué des provisions importantes à cet égard. Il n'en demeure pas moins que seulement 4 % d'entre elles ont jusqu'à présent payé leurs amendes. La plupart des entreprises refusent de payer afin de ne pas créer de précédents.

Le gouvernement de Bruxelles-Capitale a mis fin début de cette année à cette politique de tolérance. Le ministre bruxellois de l'Environnement a décidé de supprimer le seuil de tolérance à partir du 1^{er} janvier 2017. La procédure en conflit d'intérêts intentée par le gouvernement flamand a suspendu pendant soixante jours l'exécution de la décision. Celle-ci devrait par conséquent entrer en vigueur le 22 février 2017. On estime que la suppression de cette politique de tolérance risque de contraindre les compagnies aériennes à payer 5,5 fois plus d'amendes qu'auparavant.

Les compagnies de fret risquent d'encourir la plupart des amendes parce qu'elles utilisent de gros appareils bruyants, par exemple des Boeing 747. Diverses compagnies de fret, comme Singapore Airlines Cargo ou la compagnie sud-coréenne Asiana Cargo, ont menacé de quitter Zaventem. Brussels Airport craint de perdre 25 % de ses vols de fret ainsi que 1 500 emplois directs si les nouvelles règles entrent en vigueur.

Grâce à l'enclenchement d'une deuxième procédure en conflit d'intérêts, au nom de la Communauté flamande cette fois, le gouvernement flamand peut reporter à nouveau, jusqu'au 20 avril 2017, la mise en œuvre de la décision du gouvernement de Bruxelles-Capitale.

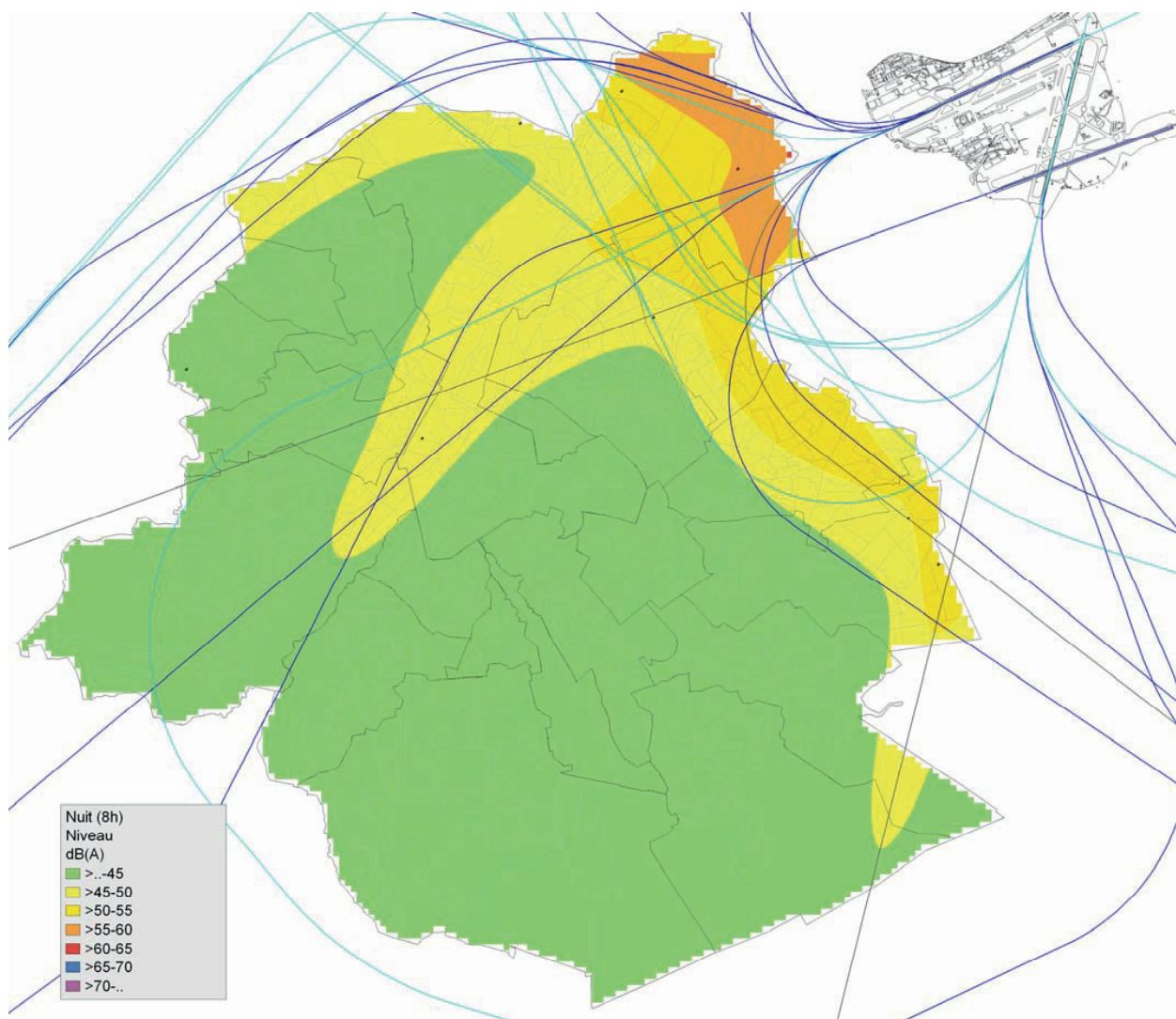
En cas de suppression du seuil de tolérance, 8 % des vols décollant de la piste 25R, la piste de décollage et d'atterrissage la plus utilisée de Zaventem, dépasseraient les normes de bruit bruxelloises, selon les calculs effectués par Brussels Airport.

La situation devient particulièrement délicate pour les vols entre 6 et 7 heures du matin. Le risque d'amende pendant ce créneau horaire serait de 39 %. Or, un vol sur huit au-dessus de Bruxelles part de Zaventem entre 6 et 7 heures.

La période nocturne en Région bruxelloise se termine à 7 heures du matin, et non à 6 heures comme en Flandre. La suppression du seuil de tolérance bruxellois

op het vroegste tijdslot, wanneer veel vliegtuigen willen opstijgen maar de geluidsnormen strikter zijn. Vele vliegtuigen verkiezen dit slot tussen 6 en 7 uur, omdat de tarieven voor de opstijgende vliegtuigen dan ook goedkoop zijn.

a donc surtout un impact sur le premier créneau horaire, pendant lequel beaucoup d'avions veulent décoller mais pendant lequel aussi les normes de bruit sont plus strictes. De nombreux avions choisissent ce créneau entre 6 et 7 heures parce qu'il offre des tarifs avantageux pour les décollages.



Kaart Brussel Leefmilieu Gemiddelde Jaarlijkse geluidshinder voor de nacht 23 u tot 7 u voor 2015

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er tijdens de nacht vooral een probleem voor de zone Haren en Neder-Over-Heembeek, waar een jaarlijks gemiddelde blootstelling aan vliegtuiglawaai is van 55 tot 60 dB(A). In de tweede zone (Mutsaard en deeltje Evere) is er een gemiddelde lawaaihinder door het vliegverkeer van 50 – 55 dB(A). In de Kanaalzone, tot Molenbeek, is er een gemiddelde geluidshinder van 45 tot 50 dB(A). Ruim 85 % van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met onder

Carte Bruxelles environnement – Nuisances sonores moyennes sur base annuelle pendant la nuit de 23 h à 7 h en 2015

Pour la Région de Bruxelles-Capitale, le problème pendant la nuit concerne principalement la zone de Haren et Neder-Over-Heembeek, où l'on note une moyenne annuelle d'exposition au bruit des avions de 55 à 60 dB(A). Dans la deuxième zone (Mutsaard et section Evere), la nuisance sonore moyenne résultant du trafic aérien est de 50 à 55 dB(A). Dans la zone du Canal, jusqu'à Molenbeek, on enregistre une nuisance sonore moyenne de 45 à 50 dB(A). Plus de 85 % de la Région

andere Brussel-centrum, heeft een gemiddelde geluidshinder door vliegtuigen van minder dan 45 dB(A).

Indien men de nacht echter neemt tot 6 uur, dan verdwijnt ook de zone met 45 tot 50 dB(A). Deze hinder wordt enkel veroorzaakt door de tijdsperiode 6u00 tot 7u00.

Voor de Brusselse regering zijn de geluidsnormen een belangrijk wapen om een aanpassing van de vliegroutes in hun voordeel af te dwingen.

Bij schrijven dd. 16 februari 2017 liet de Brussels Hoofdstedelijke regering aan de federale regering weten dat ze bereid was af te zien van de afschaffing van de tolerantiedrempel, op voorwaarde dat drie maatregelen werden genomen :

1. de vluchten over de kanaalroute vanop baan 25R moeten afgeschaft worden ;
2. de vliegroute vanop baan 25R naar links over Schaarbeek en Evere tussen 6 en 7 uur moet afgeschaft worden ;
3. het gebruik van baan 01 voor de landingen moet strikt beperkt worden.

Het voorstel van Brussel komt erop neer om :

- niet meer over Brussel te laten vliegen, behalve dan over Haren en Neder-Over-Heembeek ;
- alles van de Kanaalroute af te wentelen op de CIV-ringomleidingsroute ;
- de vluchten op de bocht naar links tussen 6u00 en 7u00 af te wentelen op de Zulu-omleidingsroute ;
- de landingen op baan 01 bij noord-, noordoost en oostenwind strikt te beperken.

Opvallend is dat er vandaag amper overtredingen van de Brusselse geluidsnormen zijn bij de vliegtuigen op de bocht naar links tussen 6u00 en 7u00, maar wel zeer veel overtredingen op de CIV-ringomleidingsroute via de bocht naar rechts vanop baan 25R.

Door de brief dd. 16 februari 2017 lijkt het erop dat het respecteren van de Brusselse geluidsnormen slechts een

de Bruxelles-Capitale, incluant notamment Bruxelles-centre, est exposée à une nuisance sonore moyenne de moins de 45 dB(A) résultant du trafic aérien.

Toutefois, si on considère que la nuit s'achève à 6 heures, la zone de 45 à 50 dB(A) disparaît aussi. Les nuisances constatées dans cette zone sont uniquement causées par les vols décollant durant la plage horaire de 6h00 à 7h00.

Les normes de bruit sont, pour le gouvernement bruxellois, une arme importante en vue d'imposer une adaptation des routes de vol en faveur de la Région de Bruxelles-Capitale.

Par courrier du 16 février 2017, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a fait savoir au gouvernement fédéral qu'il était disposé à renoncer à la suppression du seuil de tolérance, à condition que les trois mesures suivantes soient prises :

1. les vols par la route du Canal depuis la piste 25R doivent être supprimés ;
2. la route de vol depuis la piste 25R avec virage à gauche au-dessus de Schaerbeek et d'Evere entre 6 h et 7 h doit être supprimée ;
3. l'utilisation de la piste 01 pour les atterrissages doit être strictement limitée.

La proposition du gouvernement bruxellois revient à :

- ne plus autoriser les vols au-dessus de Bruxelles, sauf au-dessus de Haren et de Neder-Over-Heembeek ;
- tout déplacer de la route du Canal vers la route de déviation CIV le long du Ring ;
- déplacer les vols utilisant le virage à gauche entre 6h00 et 7h00 vers la route de déviation Zoulou ;
- limiter strictement les atterrissages sur la piste 01 par vent du nord, du nord-est et de l'est.

Il est frappant qu'à l'heure actuelle, il n'y ait pratiquement pas de cas de non-respect des normes de bruit bruxelloises en ce qui concerne les avions utilisant le virage à gauche entre 6h00 et 7h00, mais bien de très nombreuses infractions sur la route de déviation CIV le long du Ring via le virage à droite depuis la piste 25R.

Au vu de la lettre du 16 février 2017, on a l'impression que le fait de respecter les normes de bruit bruxelloises

hulpmiddel is om de hinder voor Brussel (Kanaalroute) en de bocht naar links vanop baan 25R (die tijdens de nacht niet gevlogen wordt) te verplaatsen naar Nederover-Heembeek, Haren en de Noordrand.

Het doel van deze strenge geluidsnormen is om zo weinig mogelijk geluidshinder boven Brussel te krijgen. Daarmee duwt men echter het vliegverkeer boven de Vlaamse rand rond Brussel. De Brusselse Hoofdstedelijke regering wenst niet zozeer de Brusselse geluidsnormen te doen respecteren, maar wel om het vliegverkeer boven het grootste deel van de stad onmogelijk te maken. De noordelijke wijken van Brussel worden opgeofferd om toch nog vliegverkeer mogelijk te maken, ten koste van de plaatselijke tienduizenden bewoners en ten koste van honderdduizenden inwoners van de Noordrand en Oostrand.

Het staat echter vast dat een concentratie van de lawaaihinder en de uitstoot van vliegtuigen tot enorme gezondheidsproblemen leiden en tot een onleefbare situatie voor de duizenden slachtoffers van deze concentratie. Dit concentratiemodel gaat ook regelrecht in tegen het gelijkheidsbeginsel dat verzekerd werd in de Belgische Grondwet. Ernstige geluidsnormen zouden moeten uitgevaardigd worden om de bevolking te beschermen, onafgezien waar ze wonen. Bijgevolg lijkt het logisch dat overal dezelfde geluidsnormen van kracht zijn. Dit is immers een bescherming van de bevolking tegen de ernstige gezondheidsrisico's die ontstaan door de geluidshinder en de massale uitstoot.

Trechtersvorming, een versmalling van de vliegzones tot een soort trechters waar alle vliegtuigen door moeten, is de ergste vorm van concentratie. Want de spreiding die nu al moeilijk is, wordt quasi onmogelijk voor de piloten. Trechtersvorming leidt bovendien tot ontwaarding.

Door het versmallen van de vliegroutes, komt een groter gebied binnen de Lden-norm (Lden = eenheid die de geluidsdruk meet) te liggen die tot ontwaarding van onroerend goed leidt. Scholen krijgen herbestemmingen, bouwpercelen mogen niet meer bebouwd worden en een groot gebied rond de luchthaven krijgt plots te maken met een meldingsplicht zoals we die ook kennen van overstromingsgebieden.

Op deze kaarten ziet men de evolutie tussen de huidige situatie en waar deze afbakening – bij een verder groeien van de luchthavenactiviteit – tegen 2017 zou

n'est qu'un moyen de déplacer les nuisances de Bruxelles (route du Canal) et du virage à gauche depuis la piste 25R (où il n'y a pas de vols de nuit) vers Nederover-Heembeek, Haren et la périphérie nord.

L'objectif de ces normes de bruit strictes est de minimiser autant que possible les nuisances sonores au-dessus de Bruxelles. Mais ce faisant, on repousse le trafic aérien vers la périphérie flamande autour de Bruxelles. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ne souhaite pas tant faire respecter les normes de bruit bruxelloises que rendre le trafic aérien impossible au-dessus de la plus grande partie de la ville. Les quartiers nord de Bruxelles sont sacrifiés afin de rendre encore possible un trafic aérien, et ce au détriment des dizaines de milliers d'habitants locaux et de centaines de milliers d'habitants des périphéries nord et est.

Il est cependant clair qu'une concentration des nuisances sonores et des émissions d'avions génère d'énormes problèmes de santé et crée une situation invivable pour les milliers de victimes de celle-ci. Ce modèle de concentration est aussi tout à fait contraire au principe d'égalité garanti par la Constitution belge. Il faudrait édicter des normes de bruit rigoureuses pour protéger les citoyens, où qu'ils habitent. Il semble dès lors logique d'appliquer partout les mêmes normes de bruit. Il s'agit en effet de protéger la population contre les graves risques pour la santé découlant des nuisances sonores et des émissions importantes.

La formation d'entonnoirs, rétrécissement des zones de vol en espèces d'entonnoirs par où tous les avions doivent passer, est la forme de concentration la plus grave. En effet, la dispersion, qui est déjà difficile actuellement, deviendra quasiment impossible pour les pilotes. Ce phénomène d'entonnoir entraîne en outre une dévalorisation immobilière.

Le rétrécissement des routes de vol entraîne un agrandissement de la zone concernée par la norme Lden (Lden (*day-evening-night level*) = unité de mesure du niveau de bruit) et, partant, une dépréciation de l'immobilier. Des écoles sont réaffectées, des parcelles à bâtir ne peuvent plus être destinées à la construction et une vaste zone autour de l'aéroport est soudain soumise à une obligation de signalement, telle que celle en vigueur pour les zones inondables.

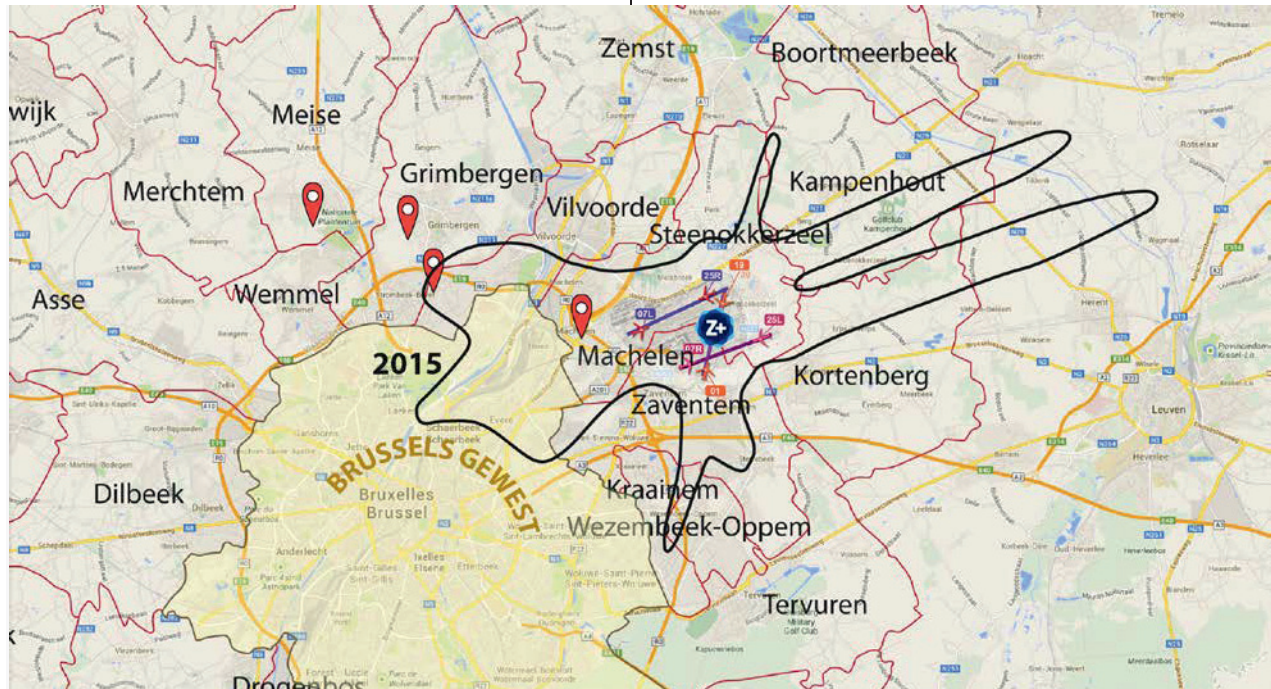
Les cartes ci-dessous montrent l'évolution entre la situation actuelle et la délimitation prévue pour 2017 en cas de poursuite du développement de l'activité

komen te liggen indien de Vliegwet effectief alle vlieg-routes boven de Noord- en Oostrand betonneert.

aéroportuaire, si la loi sur les procédures de vol « bétonne » effectivement toutes les routes de vol au-dessus des périphéries nord et est.

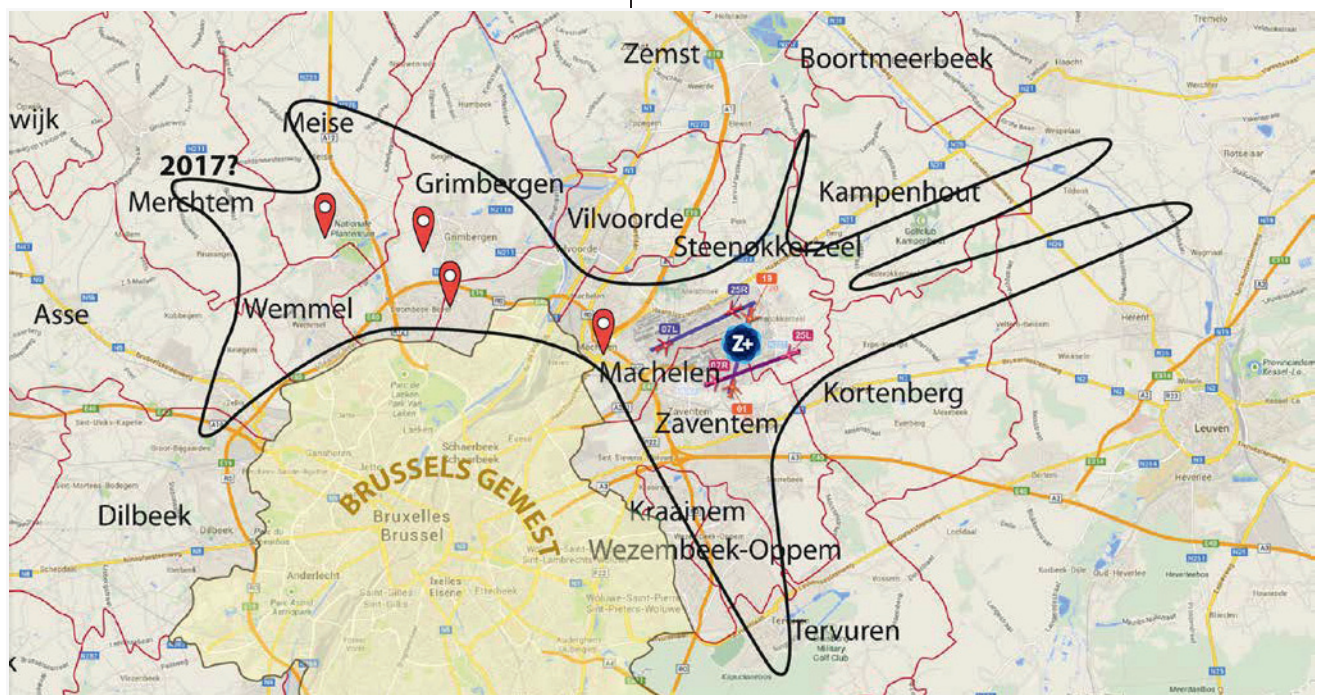
Situatie 2015

Situation 2015



Situatie na vastlegging door vliegwet en betonnering van routes boven Noordrand en Oostrand

Situation telle qu'arrétée par la loi sur les procédures de vol et après « bétonnage » des routes de vol au-dessus des périphéries nord et est



De Lden-norm houdt geen rekening met de frequentie van vluchten. Maar iedereen weet dat tien vliegtuigen per uur erger is dan vijf vliegtuigen.

Zo zou één vliegtuig van 95 dB(A) vervangen kunnen worden door 16 vliegtuigen van 83 dB(A). Volgens de Lden-metingen heeft de overvlogen bevolking minder hinder van die 15 vliegtuigen dan van het ene luidruchtige vliegtuig per uur. (1 vliegtuig van 95 dB(A)) = 4 vliegtuigen van 89 dB(A) = 8 vliegtuigen van 86 dB(A) = 16 vliegtuigen van 83 dB(A)).

Het meten van hinder aan de hand van de Lden-norm is dan ook onrealistisch en onrechtvaardig.

Trechtersvorming leidt bovendien tot verlies aan arbeidsplaatsen. De luchthaven van Orly heeft aangetoond dat een te grote concentratie van vluchten een hele regio onleefbaar maakt. Dus zal de overheid, indien ze niet gedwongen wil worden om de werking van de luchthaven te beknotten, ervoor moeten zorgen dat er voldoende spreiding is. Het recente vertrek van Jet Airways leert dat vier vluchten per dag ongeveer vijftig arbeidsplaatsen zijn : we hebben er alle belang bij te zorgen dat de Vliegwet een evenwichtsoefening wordt tussen economie, ecologie en leefbaarheid. Een enkel Gewest mag er niet voor zorgen dat dit evenwicht onmogelijk wordt.

Brussel schrijft sinds 22 februari 2017 opnieuw boetes uit voor alle vliegtuigen die de geluidsnormen niet respecteren en negeert daarmee het tweede belangenconflict dat de Vlaamse regering heeft ingeroepen. De boetes zullen echter tot 20 april 2017 niet worden geïnd. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft wel vastbesloten de geluidsoverlast boven zijn grondgebied te verminderen.

De Wereldgezondheidsorganisatie beschouwt geluid met een gemiddeld niveau boven 55 decibel (dB(A)) als gevaarlijk. Het veroorzaakt niet alleen een zwaar verstoorde nachtrust, maar verhoogt ook de kans op de ontwikkeling van cardiovasculaire ziektes, die kunnen leiden tot een hartinfarct. Ook de Europese richtlijn omgevingslawaai hanteert 55 dB(A) als grens om te spreken van « ernstige geluidshinder ».

La norme Lden ne tient pas compte de la fréquence des vols, mais chacun sait que dix avions par heure représentent une nuisance plus grave que cinq avions par heure.

Ainsi, un seul avion de 95 dB(A) pourrait être remplacé par 16 avions de 83 dB(A). Selon les mesures Lden, ces 15 avions constitueraient pour la population survolée une nuisance moins importante que ce seul avion bruyant par heure. (1 avion de 95 dB(A)) = 4 avions de 89 dB(A) = 8 avions de 86 dB(A) = 16 avions de 83 dB(A)).

Il est donc irréaliste et injuste de mesurer les nuisances à l'aide de la norme Lden.

En outre, ce phénomène d'entonnoir est responsable de pertes d'emplois. Le cas de l'aéroport d'Orly a montré qu'une trop forte concentration de vols rend une région entière invivable. S'ils ne veulent pas être contraints de freiner le fonctionnement de l'aéroport, les pouvoirs publics devront donc veiller à ce que la dispersion des vols soit suffisante. Le départ récent de Jet Airways montre que quatre vols par jour représentent quelque cinquante emplois : nous avons tout intérêt à faire en sorte que la loi relative aux procédures de vol traduise un équilibre entre l'économie, l'écologie et la qualité de vie. Une Région ne saurait faire obstacle à elle seule à l'instauration de cet équilibre.

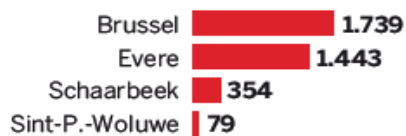
Depuis le 22 février 2017, la Région bruxelloise inflige à nouveau des amendes à tous les avions qui ne respectent pas les normes de bruit et ignore ainsi la deuxième procédure en conflit d'intérêts lancée par le gouvernement flamand. Toutefois, les amendes ne seront pas perçues jusqu'au 20 avril 2017. La Région de Bruxelles-Capitale reste bien déterminée à réduire les nuisances sonores au-dessus de son territoire.

L'Organisation mondiale de la santé considère qu'un niveau moyen de bruit supérieur à 55 décibels (dB(A)) est dangereux. Non seulement cela a un effet très perturbateur sur le sommeil nocturne mais cela accroît aussi le risque de développer des maladies cardiovasculaires pouvant conduire à un infarctus. La directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement considère que l'on peut parler de « nuisances sonores graves » lorsque le niveau de bruit atteint le seuil de 55 dB(A).

Zoveel mensen hebben last van schadelijke geluidshinder

(gemiddeld meer dan 55 decibel)

Brussels Gewest



Vlaams Gewest



Indien we spreken over de gemeente Brussel, dan gaat dit uitsluitend over inwoners van Haren en Neder-Over-Heembeek. Binnen Machelen gaat dit over de inwoners van Diegem.

In de omgeving van Brussels Airport woonden in 2015 meer dan 96 000 mensen binnen een gebied dat, gemeten over een periode van 24 uur, is blootgesteld aan geluid van gemiddeld meer dan 55 decibel. Dat leert onderzoek van de UGent. Van die 96 000 mensen woont meer dan zeventig procent in de provincie Vlaams-Brabant, tegenover zo'n 28 000 mensen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De vliegroutes zijn sinds oktober 2014 niet meer fundamenteel veranderd. De in 2015 opgemeten situatie geldt dus ook vandaag nog.

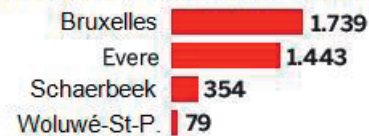
Op basis van internationale en gestandaardiseerde criteria, die gestoeld zijn op onderzoek in de omgeving van Europese luchthavens, berekende de UGent hoeveel omwonenden van Brussels Airport « potentieel sterk gehinderd » worden. Bij een geluidsniveau van 55 dB(A) gaat dat om 10 procent van de bewoners, bij een geluidsniveau van 80 dB(A) stijgt dat tot 60 procent (UGent).

Op basis van die weging komen de onderzoekers tot de conclusie dat in 2015 zo'n 10 300 Vlamingen potentieel sterk gehinderd werden door geluidsoverlast van de luchthaven, ten opzichte van zo'n 3 600 Brusselaars.

Nombre de personnes subissant des nuisances sonores

(en moyenne plus de 55 décibels)

Région de Bruxelles-Capitale



Région flamande



Si on parle de la commune de Bruxelles, on vise alors exclusivement les habitants de Haren et de Neder-Over-Heembeek. Pour Machelen, il s'agit alors des habitants de Diegem.

En 2015, on a calculé qu'aux abords de l'aéroport de Bruxelles, plus de 96 000 personnes vivaient dans une zone exposée à un niveau sonore supérieur en moyenne à 55 décibels, suivant une mesure effectuée sur une période de 24 heures. C'est ce que révèle une étude réalisée par l'université de Gand. De ces 96 000 personnes, plus de 70 % vivent dans la province du Brabant flamand contre quelque 28 000 dans la Région de Bruxelles-Capitale. Les routes de vol n'ont plus changé fondamentalement depuis octobre 2014. La mesure effectuée en 2015 reste donc valable aujourd'hui.

Sur la base de critères internationaux et standardisés, fondés sur des études réalisées aux abords d'aéroports européens, l'université de Gand a calculé le nombre de riverains de l'aéroport de Bruxelles potentiellement exposés à de fortes nuisances. Dans le cas d'un niveau sonore de 55 dB(A), il s'agit de 10 % des habitants, et dans le cas d'un niveau sonore de 80 dB(A), il s'agit de 60 % (Université de Gand).

Sur la base de cette pondération, les chercheurs arrivent à la conclusion qu'en 2015, quelque 10 300 Flamands étaient potentiellement exposés à de fortes nuisances dues au bruit de l'aéroport alors que c'était le cas pour quelque 3 600 Bruxellois.

Dit betekent niet dat andere Brusselaars of inwoners van Vlaams-Brabant geen hinder ondervinden. De UGent berekende de gemiddelde geluidsdruk, maar één lawaaiërig vliegtuig kan volstaan om de nachtrust te ruïneren. Bovendien kan ook geluid van minder dan 55 dB als hinderlijk ervaren worden.

De verdeling tussen de Gewesten is te verklaren door de vaststelling dat de vliegroutes in het verleden al sterk werden aangepast om de dichtbevolkte hoofdstad te ontzien. Zo gebeuren onder andere de meeste landingen boven het Vlaams Gewest.

De conclusies van het onderzoek van de UGent hebben een grote relevantie in het kader van de discussie over de geluidsnormen, de leefbaarheid en de spreiding van het vliegverkeer over de Gewesten.

Geluidscontouren rond Brussels Airport

a) Tijdens nachten (23u tot 7u) in 2015, van 45 tot 70 decibel)

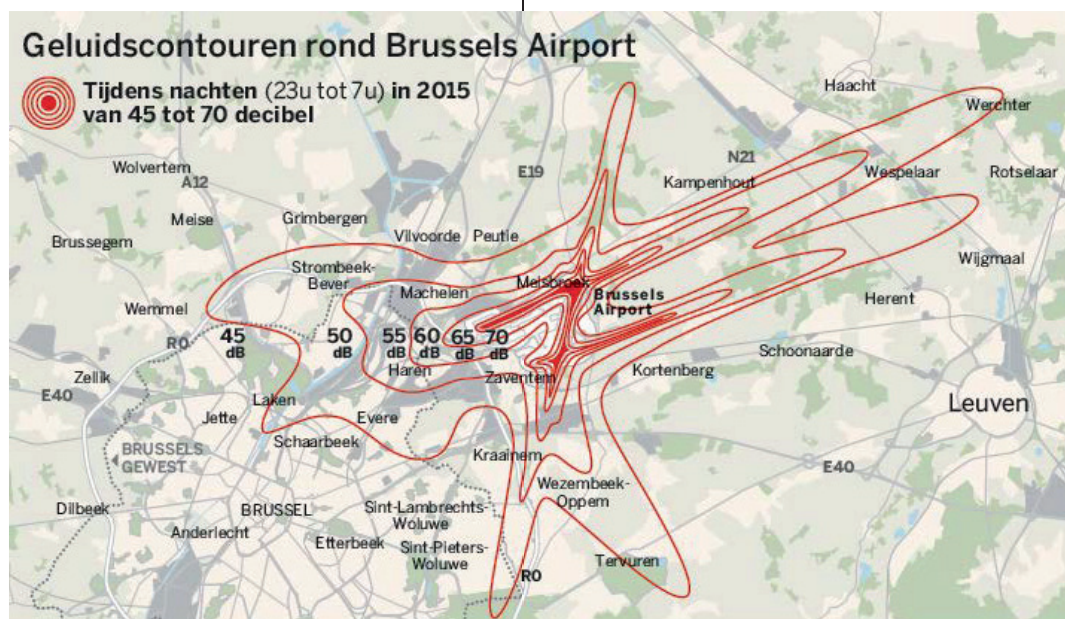
Cela ne veut pas dire que d'autres Bruxellois ou habitants du Brabant flamand ne subissent pas de nuisances. L'université de Gand a calculé le niveau de bruit moyen, mais un avion bruyant peut avoir à lui seul un effet dévastateur sur le repos nocturne. De plus, un bruit d'une intensité inférieure à 55 dB peut aussi être perçu comme gênant.

La répartition entre les Régions s'explique par le fait que les routes de vol ont déjà été fortement adaptées par le passé en vue d'épargner la capitale densément peuplée. C'est ainsi que la plupart des atterrissages s'effectuent au-dessus du territoire de la Région flamande.

Les conclusions de l'étude réalisée par l'université de Gand présentent une grande pertinence dans le cadre des discussions sur les normes de bruit, la qualité de vie et la dispersion du trafic aérien au-dessus du territoire des Régions.

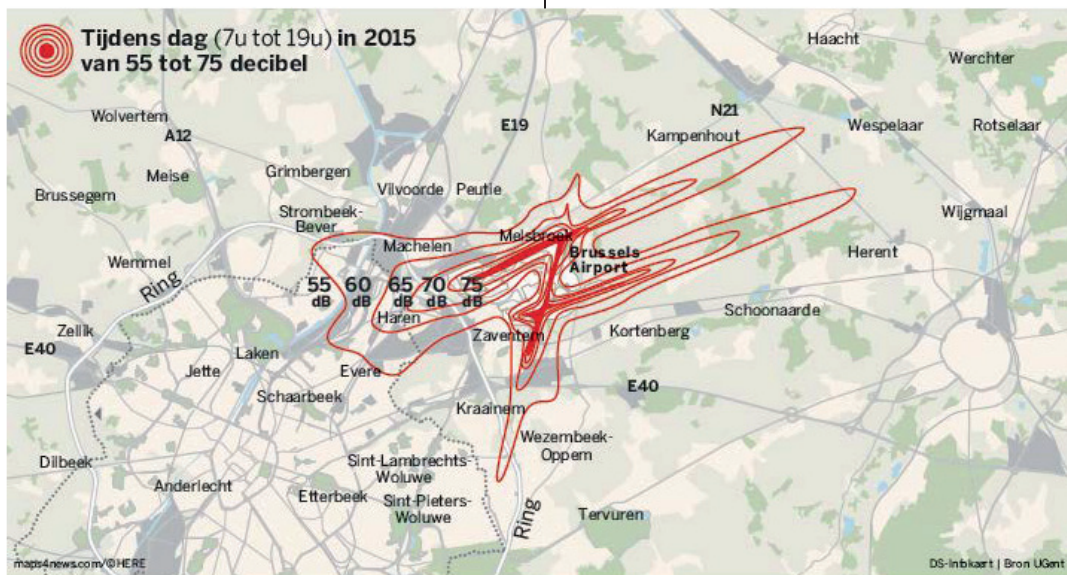
Contours de bruit autour de Brussels Airport

a) Pendant la nuit (de 23h à 7h) en 2015, de 45 à 70 décibels



b) Tijdens dag (7u tot 19u) in 2015, van 55 tot 75 decibel

b) Pendant le jour (de 7h à 19h) en 2015, de 55 à 75 décibels



Het gaat over de geluidscontouren rond Brussels Airport waarbij de nacht duurt tot 7u00.

Cette carte montre les contours de bruit autour de l'aéroport de Bruxelles, dans l'hypothèse où la nuit s'achève à 7 heures.

Indien men het gemiddelde geluidsniveau vanaf 45 dB(A) bekijkt, dan zal men zien dat het aantal Brusselaars gevoelig verhoogt en dat er mogelijk meer inwoners van Brussel dan van het Vlaams Gewest gestoord worden door het vliegverkeer. Indien men kijkt naar de gemiddelde geluidshinder vanaf 55 dB(A) (ernstig en gevaarlijk voor WHO en EU) dan zijn er veel meer inwoners van het Vlaams Gewest dan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest slachtoffers.

Dans le cas d'un niveau moyen de bruit de 45 dB(A), on constate que le nombre de Bruxellois exposés à des nuisances augmente sensiblement et que le trafic aérien dérange peut-être davantage d'habitants de Bruxelles que de la Région flamande. Dans le cas d'une nuisance sonore moyenne de 55 dB(A) (valeur jugée sérieuse et dangereuse par l'OMS et l'UE), le nombre de personnes exposées à des nuisances est beaucoup plus élevé en Région flamande qu'en Région de Bruxelles-Capitale.

De Europese regelgeving stelt dat een vliegtuig zo rechtstreeks mogelijk naar zijn bestemming moet vliegen. Een wet die voorlopig nog niet geldt in België. Hier moeten piloten de gekste toeren uithalen om toch maar Brussel én de geluidsmeeptunten te omzeilen. Het gevolg : massa's kerosine die verspild wordt, extra lawaaihinder en massa's vervuilend fijnstof dat onnodig op de hoofden van de omwonenden neerdaalt.

La réglementation européenne prévoit qu'un avion doit voler le plus directement possible vers sa destination. Cette disposition n'est pas encore applicable en Belgique pour le moment. En Belgique, les pilotes doivent effectuer les manœuvres les plus improbables, uniquement pour contourner Bruxelles et les sonomètres. La conséquence est le gaspillage de quantités importantes de kérosène, la production de nuisances sonores supplémentaires et l'émission de masses de particules fines polluantes qui retombent sur les riverains alors qu'elles auraient pu être évitées.

En dan is er tot slot nog één stem waar veel te weinig naar geluisterd wordt : de piloten. De piloten dragen de eindverantwoordelijkheid, maar ze worden te weinig gehoord. Zij zijn bekommerd over hun veiligheid en over die van hun duizenden passagiers. Deze piloten pleiten al jaren voor veiligere land- en stijgroutes, die rechtstreeks naar de plaats van bestemming gaan. In plaats van naar

Il y a enfin encore une voix qui est beaucoup trop peu écoutée : celle des pilotes. On ne tient pas suffisamment compte de leur avis alors que ce sont pourtant eux qui assument la responsabilité finale. Or les pilotes, qui veillent à leur sécurité et à celle de leurs milliers de passagers, plaident depuis des années pour l'utilisation de routes d'atterrissage et de décollage plus sûres,

hen te luisteren en voor veiligheid te kiezen, verplicht de overheid hen om moeilijke en ingewikkelde vliegroutes te gebruiken.

Tot op heden werden vele politieke voorstellen ontwikkeld. Sommigen doorstonden ook de juridische beoordeling, maar steeds was er wel een argument om te sleutelen aan de plannen rond de vliegroutes en het baangebruik op de luchthaven. Het gevolg was een zeer onstabiele toestand die de rechtszekerheid en de uitbouw van de luchthaven in het gedrang brengt.

Om een groot maatschappelijk draagvlak te ontwikkelen, moeten de belangen van alle betrokkenen ernstig worden genomen en moet gezocht worden naar een zo minimaal mogelijke hinder voor elke omwonende, onder andere door de lasten van de luchthaven, net zoals de lusten, billijk en correct te spreiden en door de hinder aan de bron zelf zo minimaal mogelijk te maken.

Om dit te kunnen verwezenlijken en om een stabiel draagvlak te kunnen realiseren, is een vliegwet noodzakelijk, waarin gestreefd wordt naar een zo klein mogelijke last en een zo groot mogelijke verdeling van deze hinder, én die een billijke oplossing wettelijk verankert zodat er eindelijk zekerheid kan bestaan voor iedereen én er beleidsmatig in een stabiele situatie maatregelen kunnen getroffen worden.

Indien de Gewesten de hinder voor hun respectievelijke inwoners zo minimaal mogelijk willen houden, kunnen ze vandaag eenzijdig strenge geluidsnormen opleggen. Deze geluidsnormen kunnen ervoor zorgen dat de hinder verschoven wordt naar het andere Gewest. Indien hierrond een onredelijk politiek spel zou worden gespeeld, dan kan dit het einde zijn van alle vliegactiviteiten op Zaventem (Brussel-Nationaal) en komen duizenden jobs in gevaar.

Anderzijds moeten ook de luchtvaartsector en de luchthaven zelf inspanningen doen om de geluidshinder en de uitstoot van de vliegtuigen zo minimaal mogelijk te maken. De laatste tien jaar zijn er al ernstige stappen gezet om de meest lawaaierige vliegtuigen te weren.

Ook werden voor de omwonenden enkele geluidsarme momenten voorzien, waardoor tijdens de nachten van 23 uur tot 6u00 minder vliegverkeer toegelaten werd.

directement orientées vers le lieu de destination. Plutôt que de les écouter et de privilégier la sécurité, les pouvoirs publics les obligent à emprunter des routes de vol délicates et complexes.

De nombreuses propositions politiques ont été développées jusqu'à présent. Certaines ont même franchi le cap de l'évaluation juridique, mais il y avait toujours un argument justifiant une modification des plans relatifs aux routes de vol et à l'utilisation des pistes de l'aéroport. Cela a engendré une situation très instable qui compromet la sécurité juridique et le développement de l'aéroport.

Pour susciter une large adhésion sociale, il faut prendre au sérieux les intérêts de toutes les personnes et instances concernées et veiller à réduire au maximum les nuisances pour chaque riverain, entre autres en répartissant de manière correcte et équitable les inconvénients comme les avantages de l'activité aéroportuaire et en réduisant au maximum les nuisances à la source même.

Pour y parvenir et pouvoir compter sur une assise stable, il est nécessaire de disposer d'une loi sur les procédures de vol qui vise à réduire et à répartir au maximum les nuisances et qui confère un ancrage légal à une solution équitable, de telle manière que tout le monde puisse enfin bénéficier d'une sécurité juridique et que des mesures politiques puissent être prises dans une situation stable.

Si les Régions veulent réduire au maximum les nuisances pour leurs habitants respectifs, elles peuvent actuellement imposer de manière unilatérale des normes de bruit sévères. Ces normes peuvent avoir pour effet de déplacer les nuisances vers l'autre Région. Si un jeu politique déraisonnable était joué à cet égard, cela pourrait sonner le glas de toutes les activités aériennes à Zaventem (Bruxelles-National) et mettrait en péril des milliers d'emplois.

Par ailleurs, le secteur aéronautique et l'aéroport lui-même doivent eux aussi s'efforcer de réduire au maximum les nuisances sonores et les émissions des avions. Ces dix dernières années, des mesures importantes ont déjà été prises pour lutter contre les avions les plus bruyants.

On a également instauré pour les riverains quelques plages de niveau sonore réduit, ce qui a entraîné une diminution du trafic aérien autorisé pendant la nuit, entre 23 heures et 6 heures.

Anderzijds komt Brussels Airport zelf met enorme toekomstplannen op de proppen. Ze voorzien een zware toename van het aantal vluchten, zonder dat er ernstige inspanningen gebeuren om de geluidshinder en uitstoot van de vliegtuigen sterk te verminderen. Brussels Airport komt met haar Strategische Visie 2040, waar ze een verhoging van het aantal passagiers voorziet van ongeveer 20 miljoen naar 40 miljoen en een verhoging van het aantal vluchten van 240 000 vliegbewegingen naar 315 000 bewegingen tegen 2040. Tevens zien ze een toename van de cargo van 690 000 ton in 2010, 620 000 ton vandaag, naar 925 000 ton in 2040. Dit zijn zware cijfers, gelet op de enorme druk die er nu al gelegd wordt op de omwonenden. Brussels Airport gaat er wel vanuit dat de vliegtuigen groter worden en geluidsarmer. Maar de vraag is of dit wel zonder politieke druk zal gebeuren.

Op dit ogenblik dreigt er een ernstig conflict tussen de beslissingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de belangen van het Vlaams Gewest op het vlak van tewerkstelling, economie en gezondheid. Er dreigt ook een ernstige gezondheidsschade indien de vluchten geconcentreerd worden boven sommige (hoe dan ook) dichtbevolkte woonzones.

Het moet nochtans de betrachting zijn om de gerechtvaardigde zorg voor de leefkwaliteit van omwonenden te verhogen en minstens te vrijwaren en anderzijds een goede economische pool te blijven behouden in Zaventem. Ook Brussel heeft er belang bij om voor haar duizenden jonge werkzoekenden interessante jobs te vinden in en rond de luchthaven.

Het moet daarom mogelijk zijn de nodige maatregelen te nemen die moeten leiden tot een rationeel evenwicht tussen de volgende parameters :

- stabiliteit van de luchthaven als economische pool/tewerkstellingspool ;
- gecontroleerde en duurzame activiteit van de luchthaven ;
- zekerheid over een zo minimaal mogelijke belasting voor de omwonenden en per omwonende ;
- lange termijn leefbaarheid van de luchthavenomgeving ;
- minimalisering en voorkomen van medische kosten en de gezondheidsschade voor de bevolking ;

D'autre part, Brussels Airport lui-même a des plans d'avenir ambitieux. Ces plans prévoient une forte augmentation du nombre de vols, sans qu'ils ne soient accompagnés d'efforts sérieux visant à réduire substantiellement les nuisances sonores et les émissions des avions. Brussels Airport a présenté sa Vision stratégique 2040, qui prévoit une augmentation du nombre de passagers, qui passerait d'environ 20 millions à 40 millions, ainsi qu'une augmentation du nombre de vols de 240 000 à 315 000 à l'horizon 2040. Il est également question d'une augmentation du fret, qui passerait de 690 000 tonnes en 2010 – 620 000 tonnes à l'heure actuelle – à 925 000 tonnes d'ici 2040. Il s'agit de chiffres considérables vu la pression énorme qui pèse déjà actuellement sur les riverains. Brussels Airport part toutefois du principe que les avions deviennent plus grands et moins bruyants. Reste toutefois à savoir si cette évolution se produira sans pression politique.

Un grave conflit risque actuellement d'opposer les décisions de la Région de Bruxelles-Capitale et les intérêts de la Région flamande en matière d'emploi, d'économie et de santé. On s'expose également à un risque de dommages sanitaires sérieux en cas de concentration des vols au-dessus de certaines zones d'habitation (de toute façon) densément peuplées.

Il faut pourtant s'efforcer d'intensifier et à tout le moins de maintenir les efforts légitimes déployés pour préserver la qualité de vie des riverains, tout en veillant à sauvegarder un bon pool économique à Zaventem. Bruxelles a également tout intérêt à trouver des emplois intéressants dans et autour de l'aéroport pour ses milliers de jeunes demandeurs d'emploi.

Il faut dès lors pouvoir prendre les mesures nécessaires pour parvenir à un équilibre rationnel entre les paramètres suivants :

- stabilité de l'aéroport en tant que pool économique/d'emplois ;
- activité contrôlée et durable de l'aéroport ;
- garantie d'une nuisance aussi réduite que possible pour les riverains et par riverain ;
- viabilité à long terme de l'environnement de l'aéroport ;
- minimisation et prévention des frais médicaux et des dommages de santé pour la population ;

– minimalisering van de onteigenings- en isolatiekost, bouwbeperkingen en planschade ;

– juridische stabiliteit ;

– politieke verdedigbaarheid van de oplossing.

Tot slot is er ook nog de Europese context waar dit dossier rekening mee moet houden. Er is EU-richtlijn EU2002/49 die alle Lidstaten verplicht om werk te maken van de actieplannen om binnen een « *balanced approach* » zoveel mogelijk geluidshinder terug te dringen tot de bron en onder andere geluidskadasters aan te leggen. Dit geluidskadaster is heel belangrijk voor de toekomst, daar dit enorme repercussies heeft met betrekking tot ruimtelijke ordening, kosten en ontwaarding van woningen en kavels alsook op het woonbeleid.

In het verlengde van deze richtlijn heb je het LNE-actieplan 2007, 2011 en *update* 2016. Dit LNE-actieplan herbekijken worden nadat de vliegwet er is.

Ook EU-richtlijn EU2014/598 is essentieel, waardoor sinds juni 2016 het wijzigen van vliegroutes zeer moeilijk werd gemaakt en grote juridische repercussies heeft. Dit betekent dat éénmaal de vliegwet gemaakt werd, het zeer moeilijk zal zijn nadien aangepaste routes voor te leggen. De vliegwet moet dus onmiddellijk goed zijn voor alle omwonenden.

Met dit voorstel van resolutie willen we instrumenten in handen geven van de verschillende Gewestregeringen en de federale overheid om te komen tot een globaal politiek plan voor de luchthaven en voor de omwonenden. Beide groepen verdienen een eerlijke kans, aandacht en verdediging.

Bert ANCIAUX.
Katia SEGERS.

– minimisation des coûts d'expropriation et d'isolation, des limitations à la construction et des indemnités pour les dommages résultant d'un zonage moins favorable ;

– stabilité juridique ;

– acceptabilité politique de la solution.

Enfin, il faut également tenir compte du contexte européen dans ce dossier. Il y a la directive européenne 2002/49/CE qui oblige tous les États membres à s'atteler aux plans d'action visant, dans le cadre d'une approche équilibrée, à réduire au maximum les nuisances sonores jusqu'à la source et notamment à constituer des cadastres du bruit. Ce cadastre du bruit est très important pour l'avenir, car il a des répercussions énormes sur l'aménagement du territoire, les coûts et la dépréciation des habitations et des lotissements, ainsi que sur la politique de logement.

Dans le prolongement de la directive précitée, on trouve le plan d'action 2007, le plan d'action 2011 et la mise à jour 2016 du département flamand « Environnement, Nature et Énergie ». Il conviendra de réexaminer ce plan d'action quand la loi sur les procédures de vol aura été élaborée.

Le règlement européen n° 598/2014, qui a rendu très difficile la modification des routes de vol depuis juin 2016 et qui est lourde de conséquences sur le plan juridique, revêt également une importance cruciale. Cela signifie qu'une fois que la loi sur les procédures de vol aura été élaborée, il sera très difficile de proposer des routes adaptées. La loi sur les procédures de vol doit donc être d'emblée correcte pour l'ensemble des riverains.

La présente proposition de résolution vise à donner aux différents gouvernements régionaux et à l'autorité fédérale des instruments leur permettant d'élaborer un plan politique global pour l'aéroport et pour les riverains. Ces deux acteurs méritent de se voir offrir des opportunités, une attention et une défense de leurs intérêts qui soient équitables.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat, gelet op :

A. het principe van de federale loyaliteit. Dit principe wordt weerhouden in artikel 143, § 1, van de Grondwet en het betreft de verplichting voor de federale overheid en de deelstaten om bij de uitoefening van hun bevoegdheden het evenwicht van de federale constructie niet te verstoren. Meer concreet mag men de economische en monetaire unie niet schaden en moet men rekening houden met de andere entiteiten ;

B. het feit dat sinds de Staatshervorming van 2014, het Grondwettelijk Hof wetskrachtige normen kan toetsen aan artikel 143 van de Grondwet. Het Grondwettelijk Hof kan dus ook op basis van artikel 26, § 1, 4°, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof de federale wetten, decreten of de in artikel 134 van de Grondwet bedoelde regels toetsen aan het beginsel van de federale loyaliteit, vervat in het artikel 143, § 1, van de Grondwet en zo nodig aanpassen of vernietigen ;

C. het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel ;

D. EU richtlijn EU2002/49 die alle Lidstaten verplicht om werk te maken van de actieplannen om binnen een « *balanced approach* » zoveel mogelijk geluidshinder terug te dringen tot de bron en geluidskadasters aan te leggen ;

E. EU-verordening EU2014/598 die sinds juni 2016 het wijzigen van vliegroutes zeer moeilijk maakt, zodat éénmaal de vliegwet gemaakt, het zeer moeilijk zal zijn achteraf aangepaste routes voor te leggen ;

F. het groot economisch belang van de luchthaven. De luchthaven van Zaventem (Brussel-Nationaal) is de tweede grootste tewerkstellingspool van het land ;

G. de vaststelling dat de luchthaven voor tienduizenden Vlamingen (67 % van de tewerkstelling), Brusselaars (17 500 jobs binnen de luchthavenregio (8 gemeenten) of 15 % van de tewerkstelling) en Walen (18 % van de tewerkstelling) een job creëert en bijgevolg essentieel is voor deze duizenden gezinnen ;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

A. compte tenu du principe de la loyauté fédérale, consacré à l'article 143, § 1^{er}, de la Constitution et imposant à l'autorité fédérale et aux entités fédérées l'obligation de veiller, dans l'exercice de leurs compétences respectives, à ne pas perturber l'équilibre de la construction fédérale, ce qui implique concrètement que les autorités précitées ne peuvent pas porter atteinte à l'union économique et monétaire et doivent tenir compte des autres entités ;

B. compte tenu du fait que la Cour constitutionnelle est habilitée, depuis la réforme de l'État de 2014, à contrôler les normes ayant force de loi au regard de l'article 143 de la Constitution. La Cour peut donc, en vertu de l'article 26, § 1^{er}, 4°, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, contrôler si les lois fédérales, les décrets et les règles visées à l'article 134 de la Constitution respectent le principe de la loyauté fédérale prévu à l'article 143, § 1^{er}, de la Constitution et, si nécessaire, les adapter ou les annuler ;

C. compte tenu du principe constitutionnel d'égalité ;

D. compte tenu de la directive européenne 2002/49/CE qui oblige tous les États membres à s'atteler aux plans d'action visant, dans le cadre d'une approche équilibrée, à réduire au maximum les nuisances sonores jusqu'à la source et à constituer des cadastres de bruit ;

E. compte tenu du règlement européen n° 598/2014, qui rend, depuis juin 2016, la modification de routes de vol très difficile, si bien qu'il sera très compliqué de proposer des routes adaptées une fois que la loi sur les procédures de vol aura été élaborée ;

F. vu l'importance économique de l'aéroport de Zaventem (Bruxelles-National), qui est le deuxième pourvoyeur d'emplois du pays ;

G. constatant que l'aéroport crée des emplois pour des dizaines de milliers de Flamands (67 % de l'emploi), de Bruxellois (17 500 emplois dans la région aéroportuaire [8 communes], soit 15 % de l'emploi) et de Wallons (18 % de l'emploi) et qu'il revêt par conséquent une importance cruciale pour les milliers de familles concernées ;

H. het Toekomstplan 2040 van de luchthavenuitbater Brussels Airport ;

I. de forse stijging van het aantal vluchten die de luchthaven voorziet tegen 2040 ;

J. de noodzaak aan een groot maatschappelijk draagvlak om deze economische ontwikkeling te kunnen waarborgen ;

K. de specifieke ligging van de luchthaven ten opzichte van de grootstad. De luchthaven van Zaventem (Brussel-Nationaal) ligt ten noordoosten van de stad ;

L. de ernstige gezondheidsrisico's voor de omwonenden van de luchthaven door de reeds grote uitstoot van het verkeer op de ring rond Brussel ;

M. de overheersende zuidwestenwinden, waardoor de opstijgende vliegtuigen zeer vaak in de richting van de stad moeten opstijgen. Brussel ligt pal in het verlengde van twee van de drie start- of landingsbanen ;

N. de nood aan respect voor de gezondheid en de levenskwaliteit van de honderdduizenden omwonenden ;

O. de vaststelling dat iedereen wel een mening heeft over de rol van de luchthaven, maar dat het de omwonenden en de werknemers zijn die het meest moeten gehoord worden en diegenen zijn die het best op de hoogte zijn van de gevolgen van het vliegtuigverkeer ;

P. de vele actiecomités in Brussel en Vlaanderen met tegengestelde belangen ;

Q. het grote aandeel aan schadelijke uitstoot in de atmosfeer door de luchtvaart ;

R. de verpletterende verantwoordelijkheid van de luchtvaart in de strijd tegen de opwarming van de aarde ;

S. de beschermde houding van de internationale en nationale politiek waarvan de luchtvaart, vliegtuigmaatschappijen en de luchtvaartindustrie steeds hebben kunnen genieten ;

T. de nauwelijks bestaande taxering of belasting van het kerosinegebruik ;

U. de sterke dumpingprijzen waarmee de luchtvaart passagiers lokt om relatief kleine afstandsvluchten te nemen ;

H. vu la Vision stratégique 2040 du gestionnaire de l'aéroport Brussels Airport ;

I. vu la forte augmentation du nombre de vols prévus par l'aéroport d'ici 2040 ;

J. vu la nécessité de disposer d'une large adhésion sociale pour pouvoir garantir ce développement économique ;

K. vu la localisation spécifique de l'aéroport de Zaventem (Bruxelles-National), qui est situé au nord-est de la métropole ;

L. vu les risques sanitaires sérieux auxquels les riverains de l'aéroport sont exposés en raison des émissions déjà importantes provoquées par le trafic sur le ring de Bruxelles ;

M. vu les vents dominants de sud-ouest, qui obligent très souvent les avions à décoller en direction de la ville. Bruxelles est située dans le droit prolongement de deux des six pistes de décollage ou d'atterrissage ;

N. vu la nécessité de préserver la santé et la qualité de vie des centaines de milliers de riverains ;

O. constatant que chacun a sa propre opinion sur le rôle de l'aéroport, mais que les voix qu'il convient d'écouter prioritairement sont celles des riverains et des travailleurs, qui sont les plus au fait des conséquences du trafic aérien ;

P. vu les nombreux comités d'action à Bruxelles et en Flandre défendant des intérêts contradictoires ;

Q. vu la part importante d'émissions atmosphériques nocives provenant du trafic aérien ;

R. vu la responsabilité écrasante du secteur aéronautique dans la lutte contre le réchauffement climatique ;

S. vu la protection que la politique menée à l'échelle internationale et nationale a toujours accordée au secteur aéronautique, aux compagnies aériennes et à l'industrie aéronautique ;

T. vu la taxation quasi inexistante de la consommation de kérosène ;

U. vu les prix cassés avec lesquels le secteur aéronautique attire des passagers pour des vols de distance relativement courte ;

V. het gebrek aan initiatieven van de luchtvaartsector om de uitstoot van de vliegtuigen ernstig aan te passen ;

W. de enorme belasting, zowel door de geluidshinder als door de uitstoot van gevaarlijke gassen, op de honderdduizenden omwonenden van de luchthaven ;

X. de hoge bevolkingsdichtheid rond de luchthaven en dit niet enkel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar evenzeer binnen de gemeenten van de Noordrand en Oostrand ;

Y. de initiatieven van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de voorbije jaren duizenden nieuwe woningen te voorzien vlakbij de luchthaven, o.a. in Neder-Over-Heembeek ;

Z. de rol van hoofdstad die Brussel moet spelen en daarvan ook de vruchten plukt ;

AA. de noodzaak om een ernstig draagvlak te vinden voor de verdere uitbouw van de luchthaven in Zaventem (Brussel-Nationaal) ;

AB. de noodzaak om de hinder op de omwonenden niet verder te laten toenemen en in bepaalde zones dringend te doen afnemen ;

AC. de vaststelling dat alle gemeenten van de Noordrand, de Oostrand en de regio Leuven, de provincie Vlaams-Brabant, het Toekomstforum burgemeesters Halle-Vilvoorde en het forum burgemeesters Leuvense Regio, unaniem pleiten voor een echte eerlijke spreiding van het vliegverkeer ;

AD. de huidige spreiding van het vliegverkeer, dat nog steeds geen eerlijke spreiding realiseert ;

AE. het feit dat zowel binnen het Vlaams Gewest als binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er nog ernstig werk kan gemaakt worden van een spreiding van de hinder ;

AF. de onevenredige verdeling van de hinder tussen de verschillende Gewesten ;

AG. de strenge geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die tot doel hebben de bevolking te beschermen ;

V. vu l'absence d'initiatives du secteur aéronautique en vue d'adapter de manière substantielle les émissions des avions ;

W. vu les énormes nuisances engendrées pour les centaines de milliers de riverains de l'aéroport, tant par le bruit que par les émissions de gaz nocifs ;

X. vu la forte densité de population autour de l'aéroport, non seulement en Région de Bruxelles-Capitale, mais aussi dans les communes de la périphérie nord et de la périphérie est ;

Y. vu les initiatives déployées ces dernières années par la Région de Bruxelles-Capitale en vue d'implanter des milliers de nouveaux logements près de l'aéroport, entre autres à Neder-Over-Heembeek ;

Z. vu le rôle de capitale que Bruxelles doit jouer et dont elle récolte aussi les fruits ;

AA. vu la nécessité de disposer d'une adhésion sociale forte pour poursuivre le développement de l'aéroport à Zaventem (Bruxelles-National) ;

AB. vu la nécessité de veiller à ne pas accroître davantage les nuisances pour les riverains et à les réduire d'urgence dans certaines zones ;

AC. constatant que l'ensemble des communes de la périphérie nord, de la périphérie est et de la région de Louvain, la province du Brabant flamand, le Toekomstforum des bourgmestres de la région de Hal-Vilvorde et le forum des bourgmestres de la région de Louvain plaident unanimement pour une dispersion véritablement équitable du trafic aérien ;

AD. vu la dispersion actuelle du trafic aérien, qui n'est toujours pas équitable ;

AE. compte tenu du fait qu'il est encore possible, au niveau tant de la Région flamande que de la Région de Bruxelles-Capitale, de remédier sérieusement au problème de la répartition des nuisances ;

AF. vu la répartition inéquitable des nuisances entre les différentes Régions ;

AG. vu les normes de bruit sévères de la Région de Bruxelles-Capitale qui visent à protéger la population ;

AH. de vaststelling dat het middel van het belangenconflict de patsituatie noch deblokkeert, noch duurzaam oplost ;

AI. het feit dat van een overheid verwacht wordt dat zij de belangen van al haar bewoners op een gelijke wijze dient te behandelen ;

AJ. de noodzaak om in heel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelijke geluidsnormen te voorzien en deze ook in het Vlaams Gewest te voorzien, zodat iedere burger gelijk behandeld wordt ;

AK. een eerlijke spreiding van de hinder rekening moet houden met het aantal vluchten, de geluidspieken van deze vluchten en het aantal mensen die overvlogen worden ;

AL. de noodzaak om te zoeken naar een zo klein mogelijke hinder voor elke omwonende, mede in functie van de ligging van zijn woonplaats ten opzichte van de luchthaven ;

AM. het feit dat de verschillende landings- en startbanen over een voldoende lange afstand beschikken, zodat ze voldoen aan alle vereisten van de ICAO ;

AN. de vaststelling dat het overgrote deel van de vliegtuigen de strenge geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet schendt ;

AO. de vaststelling dat de problematiek voor de omwonenden vooral gekoppeld is aan de opstijgende vliegtuigen ;

AP. de wetenschappelijke vaststelling dat opstijgen tegen de wind in altijd het veiligste is en ook het minst lawaai veroorzaakt ;

AQ. de vaststelling dat op Brussels Airport niet altijd tegen de wind in wordt opgestegen ;

AR. de vaststelling dat de windnorm op de verschillende banen enkel omwille van de economische winst-maximalisering verschillend is ;

AS. dat het in ieders belang is om overal en voor elke baan een zelfde windnorm te hanteren ;

AH. étant donné que la voie du conflit d'intérêts ne permet pas de sortir de l'impasse ni d'apporter une solution durable à la situation ;

AI. étant donné que l'on attend d'un pouvoir public qu'il traite de manière égale les intérêts de tous les habitants de son ressort ;

AJ. vu la nécessité d'instaurer des normes de bruit identiques dans l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale et d'instaurer également les mêmes normes en Région flamande afin que chaque citoyen soit traité de manière égale ;

AK. considérant qu'une répartition équitable des nuisances doit tenir compte du nombre de vols, des pics de bruit de ces vols et du nombre de personnes survolées ;

AL. vu la nécessité de veiller à réduire au maximum les nuisances pour chaque riverain, notamment en fonction de la localisation de son domicile par rapport à l'aéroport ;

AM. compte tenu du fait que les différentes pistes d'atterrissage et de décollage ont une longueur suffisante et satisfont par conséquent à toutes les exigences de l'OACI ;

AN. constatant que la majeure partie des avions n'enfreignent pas les normes de bruit strictes de la Région de Bruxelles-Capitale ;

AO. constatant que les problèmes occasionnés pour les riverains sont principalement liés aux décollages ;

AP. compte tenu du constat scientifique selon lequel un décollage face au vent est toujours le plus sûr et aussi celui qui provoque le moins de nuisances sonores ;

AQ. constatant que les décollages à Brussels Airport ne sont pas toujours effectués contre le vent ;

AR. constatant que l'unique raison pour laquelle la norme de vent diffère sur les différentes pistes est la volonté de maximiser le gain économique ;

AS. étant donné qu'il est dans l'intérêt de tout le monde que la même norme de vent soit appliquée partout et pour chaque piste ;

AT. dat er geen enkele ernstige reden is waarom er niet steeds tegen de wind in zou opgestegen worden ;

AU. dat het noodzakelijk is voor een optimaal baan-gebruik om alle banen over hetzelfde landingssysteem te laten beschikken en overal een ILS (*Instrument Landing System*) te plaatsen ;

AV. de zes start- en landingsbanen op de luchthaven van Zaventem die een optimaal wisselend baangebruik nu reeds toelaten ;

AW. de vraag van de Brusselse Hoofdstedelijke regering om de verlenging van baan 25L richting Steenokkerzeel met 1 850 meter te onderzoeken ;

AX. de noodzaak om de hinder niet enkel te spreiden, maar vooral ook de hinder aan de bron zelf te verminderen ;

AY. de mogelijkheid om door een evenredig gebruik van alle banen en door een zo maximaal mogelijke uitwaaiing van de vliegroutes vanop elke baan, te komen tot een zo eerlijk mogelijke spreiding van de hinder en de uitstoot ;

AZ. de aanwezigheid van de grote luchthavens zoals Frankfurt, Londen, Parijs en Schiphol, waardoor we in Zaventem niet de pretentie moeten hebben om de luchtvaartactiviteiten onbeperkt te laten groeien ;

BA. een Europese richtlijn die sinds juni 2016 in werking is getreden met betrekking tot de zonering van de geluidsoverlast rond de luchthaven, die vier zones van geluidshinder rond de luchthaven onderscheidt waar gepaste maatregelen moeten genomen worden (van onteigening in zone 1 tot notariële waarschuwing bij de verkoop van het huis in zone 4).

Verzoekt de federale, Vlaamse en Brusselse Hoofdstedelijke regering, elk vanuit haar eigen verantwoordelijkheid :

1. een gemeenschappelijk actieplan voor de luchthaven en voor de omwonenden op te maken ;

AT. étant donné qu'aucune raison sérieuse ne justifie que les décollages ne soient pas toujours effectués contre le vent ;

AU. étant donné qu'il est indispensable, si l'on veut assurer une utilisation optimale des pistes, de prévoir que celles-ci disposent toutes du même système d'atterrissage et d'installer partout un système d'atterrissage aux instruments (ILS) ;

AV. étant donné que les six pistes de décollage ou d'atterrissage de l'aéroport de Zaventem permettent déjà une utilisation alternée optimale des pistes ;

AW. compte tenu de la demande du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'examiner l'opportunité de prolonger de 1 850 mètres la piste 25L en direction de Steenokkerzeel ;

AX. compte tenu de la nécessité non seulement de répartir les nuisances, mais aussi et surtout de les réduire à la source même ;

AY. vu la possibilité de parvenir, par une utilisation équilibrée de toutes les pistes et par un rayonnement le plus large possible des routes de vol à partir de chaque piste, à une répartition la plus équitable possible des nuisances et des émissions ;

AZ. compte tenu de la proximité de grands aéroports, comme ceux de Francfort, Londres, Paris et Schiphol, en raison de laquelle nous ne pouvons pas prétendre à un développement illimité des activités aériennes à Zaventem ;

BA. compte tenu du fait qu'une directive européenne est entrée en vigueur en juin 2016 en ce qui concerne le zonage des nuisances sonores autour de l'aéroport. Cette directive distingue quatre zones de nuisances sonores autour de l'aéroport. Dans chacune de ces zones, des mesures adaptées doivent être prises (de l'expropriation en zone 1 à une notification par le notaire en cas d'acquisition d'une maison en zone 4),

Demande au gouvernement fédéral, au gouvernement flamand et au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chacun en vertu de sa propre responsabilité :

1. d'établir un plan d'action commun pour l'aéroport et pour les riverains ;

2. de nodige stappen te zetten om te komen tot een evenwichtige en eerlijke spreiding van de hinder door het vliegverkeer van Zaventem (Brussel-Nationaal) ;

3. de geluidsnormen in de drie Gewesten te uniformiseren of, zo nodig, de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in verband met de geluidsnormen te herfederaliseren ;

4. deze eerlijke spreiding ook vast te leggen in een vliegwet, die behandeld wordt als een bijzondere wet, zodat ze ook niet eenvoudig kan gewijzigd worden en zodat ze ook de goedkeuring vereist van de Senaat en via haar ook de deelstaten die in de Senaat vertegenwoordigd zijn ;

5. door deze federale bijzondere vliegwet ook een stabiele basis te leggen voor een evenwichtige uitbouw van de luchthaven ;

6. rekening te houden met de verplichtingen van federale loyaliteit ;

7. ervoor te zorgen dat de economische unie geen verdere schade ondervindt door de eenzijdige maatregelen van één overheid ;

8. de nodige stappen te ondernemen om, zo nodig, het Grondwettelijk Hof te vragen inbreuken op de federale loyaliteit aan te pakken ;

9. de hinder op de omwonenden maximaal aan te pakken door :

a) de vliegtuigen zo maximaal mogelijk tegen de wind in te laten opstijgen (met gelijke windnormen voor elke baan), met een maximale alternering van de gebruikte banen ;

b) per startbaan zoveel mogelijk uit te waaieren door een gebruik van zoveel mogelijk vliegroutes ;

c) zoveel mogelijk rechtstreeks te vliegen in de richting van de bestemming van het vliegtuig en grote omleidingen en bochtenwerk te voorkomen ;

d) per baan een aantal stille momenten vast te leggen, zodat tijdens die uren geen enkel vliegtuig gebruik mag maken van die baan om op te stijgen of te landen ;

2. d'entreprendre les démarches nécessaires pour parvenir à une répartition équilibrée et équitable des nuisances causées par le trafic aérien de Zaventem (Bruxelles-National) ;

3. d'uniformiser les normes de bruit dans les trois Régions ou, si nécessaire, de réfédéraliser la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale en rapport avec les normes de bruit ;

4. de fixer également cette répartition équitable dans une loi sur les procédures de vol assimilée à une loi spéciale, de manière qu'elle ne puisse pas être modifiée facilement et qu'elle doive aussi être adoptée par le Sénat et, par le biais de celui-ci, également par les entités fédérées représentées au Sénat ;

5. d'établir également, par le biais de cette loi spéciale fédérale sur les procédures de vol, une base stable en vue d'un développement équilibré de l'aéroport ;

6. de tenir compte des obligations de la loyauté fédérale ;

7. de veiller à ce qu'il ne soit pas davantage porté atteinte à l'union économique par les mesures unilatérales d'une autorité en particulier ;

8. de prendre les mesures requises pour demander, si nécessaire, à la Cour constitutionnelle de se saisir des atteintes à la loyauté fédérale ;

9. de lutter au maximum contre les nuisances causées aux riverains :

a) en faisant décoller les avions autant que possible face au vent (avec des normes de vent identiques pour chaque piste) et en alternant au maximum les pistes utilisées ;

b) en favorisant un rayonnement maximal à partir de chaque piste de décollage via l'utilisation du plus grand nombre possible de routes de vol ;

c) en faisant voler les avions le plus directement possible vers leur destination et en évitant autant que possible les grands contournements et virages ;

d) en déterminant pour chaque piste des périodes silencieuses, de telle manière que pendant les plages horaires prévues, aucun avion ne puisse utiliser la piste en question pour décoller ou atterrir ;

10. het nodige te doen om de vliegtuigen te verplichten zo snel mogelijk op te stijgen, zodat minder omwonenden hinder ondervinden ;

11. alle banen technisch volledig uit te rusten, zodat ze ook volwaardig kunnen gebruikt worden ;

12. om baan 25L zoveel mogelijk achteruit te schuiven, zodat deze baan volwaardig kan gebruikt worden voor opstijgende vluchten ;

13. ervoor te zorgen dat de touch down zone op baan 25L voor de landende vliegtuigen niet gewijzigd wordt, zodat er ook geen verhoging van de hinder is voor de bewoners onder de landingszone ;

14. ervoor te zorgen dat de windnormen voor baan 25L identiek zijn aan de andere banen en ook zo blijven, zodat er niet met de wind mee kan opgestegen worden ;

15. om te onderzoeken of een verlenging van baan 25L met 1 850 meter haalbaar is, zoals de Brusselse Hoofdstedelijke regering vraagt, zodat er meer kan opgestegen worden in de richting van Brussel, zonder dat dit de hinder voor de omwonenden zou verhogen ;

16. ervoor te zorgen dat deze eventuele verlenging niet als gevolg heeft dat er een nieuwe concentratie ontstaat in de richting van het oosten ;

17. ervoor te zorgen dat de meest lawaaierige vliegtuigen verbod krijgen om nog te landen of op te stijgen op de luchthaven van Zaventem (Brussel-Nationaal) ;

18. de luchthavenuitbater te dwingen om in zijn Toekomstplan 2040 ook een stelselmatige vermindering van de *quota count* van de vliegtuigen op te nemen ;

19. het totaal aantal qc per jaar voor de luchthaven niet te verhogen, zodat een toename van het aantal vluchten enkel kan door een vermindering van de qc per vliegtuig ;

20. het aantal nachtvluchten op Zaventem niet te verhogen en maximum 16 000 vliegbewegingen toe te laten ;

21. het aantal bewegingen tijdens de nacht stelselmatig de volgende jaren te verminderen tot een absoluut noodzakelijk minimum ;

10. de faire le nécessaire pour obliger les avions à prendre de l'altitude le plus rapidement possible, afin de réduire le nombre de riverains touchés par les nuisances ;

11. de doter toutes les pistes d'un équipement technique complet, de sorte qu'elles puissent être pleinement utilisées ;

12. de reculer au maximum la piste 25L afin qu'elle puisse être pleinement utilisée pour les décollages ;

13. de veiller à ce que la zone de toucher des roues sur la piste 25L pour les atterrissages ne soit pas modifiée, de manière à ne pas accroître les nuisances pour les riverains habitant sous la zone d'atterrissage ;

14. de veiller à ce que les normes de vent pour la piste 25L soient et restent identiques à celles des autres pistes, afin qu'il ne soit pas possible de décoller dans le sens du vent ;

15. d'examiner s'il serait possible d'allonger la piste 25L de 1 850 mètres, comme le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le demande, afin qu'il soit possible de décoller davantage dans la direction de Bruxelles, sans accroître les nuisances pour les riverains ;

16. de veiller à ce que cet allongement éventuel n'entraîne pas une nouvelle concentration en direction de l'est ;

17. de faire en sorte qu'il soit désormais interdit aux avions les plus bruyants d'atterrir ou de décoller à l'aéroport de Zaventem (Bruxelles-National) ;

18. de contraindre l'exploitant de l'aéroport à prévoir également dans sa Vision stratégique 2040 une réduction systématique du *quota count* (QC) des avions ;

19. de ne pas augmenter le nombre total de QC annuel pour l'aéroport, de manière qu'un accroissement du nombre de vols ne soit possible que par le biais d'une réduction du QC par avion ;

20. de ne pas augmenter le nombre de vols de nuit à Zaventem et d'autoriser au maximum 16 000 mouvements aériens ;

21. de réduire systématiquement le nombre de mouvements nocturnes au cours des prochaines années, jusqu'au minimum nécessaire absolu ;

22. het maximum aantal opstijgende nachtvluchten te bevrozen op 5 000 per jaar en stelselmatig een vermindering op te leggen van het aantal vertrekkende nachtvluchten ;

23. zoveel mogelijk nachtvluchten te verplaatsen naar de dag en de nachtelijke activiteit eveneens te verplaatsen naar de daguren. Deze shift moet maximaal gebeuren ;

24. tijdens de nacht enkel vliegtuigen te laten vertrekken met een maximale QC < 8 ;

25. de geluidsnormen van Brussel te aanvaarden en ermee rekening te houden (daar de problematiek zich hoofdzakelijk situeert tussen 6 en 7 uur voor een kleine minderheid van de vertrekkende vluchten) en dit door het aandeel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de lasten van de luchthaven bij voorkeur in te vullen met de stillere toestellen ;

26. het nodige te doen om het nachtregime uit te breiden van 6u00 naar 7u00 ;

27. te beseffen dat de verdere groei van de luchthaven enkel kan indien het maximum decibel tijdens de nacht en de dag inderdaad stevig vermindert ;

28. in afwachting van de federale bijzondere vliegwet en de maximale spreiding van de vluchten, tijdelijk om de toestellen naar CIV en HUL die de Brusselse geluidsnormen niet schenden ('s nachts tot QC 4 en overdag tot QC 8) en nu over de Noordrand (baan 25R bocht naar rechts) en Oostrand (baan 25R bocht naar links of baan 19) vliegen, via de Kanaalroute over Brussel te zenden en dan de zwaardere toestellen die de Brusselse geluidsnormen wel zouden schenden in ruil over de Noordrand en de Oostrand te verdelen ;

29. de luchthavenuitbater te verbieden de slots voor 7u00 en na 23u00 goedkoop aan te bieden ;

30. alles in het werk te stellen om op nationaal en internationaal vlak de luchtvaartsector te verplichten om werk te maken van stille vliegtuigen ;

31. de luchtvaartsector gelijk te behandelen zoals alle vervoersmodi en geen voorkeursbehandeling meer te geven aan de luchtvaartsector door onder andere een taks op kerosine te voorzien ;

22. de geler le nombre maximum de décollages nocturnes à 5 000 par an et d'imposer systématiquement une réduction du nombre de départs nocturnes ;

23. de déplacer en journée le plus de vols de nuit possible et de déplacer également l'activité nocturne vers les heures de jour. Ces déplacements doivent être opérés au maximum ;

24. de ne laisser partir pendant la nuit que les avions d'un QC maximal inférieur à 8 ;

25. d'accepter et de prendre en compte les normes de bruit de Bruxelles (étant donné que le problème se pose principalement entre 6h00 et 7h00 pour une petite minorité des départs), et ce en faisant survoler de préférence la Région de Bruxelles-Capitale par des avions plus silencieux ;

26. de faire le nécessaire en vue d'étendre le régime de nuit de 6h00 à 7h00 ;

27. de prendre conscience du fait que l'expansion de l'aéroport n'est possible que moyennant une sérieuse réduction du maximum de décibels autorisé de nuit comme de jour ;

28. dans l'attente de la loi spéciale fédérale sur les procédures de vol et de la dispersion maximale des vols, de dévier temporairement par Bruxelles, via la route du Canal, les appareils en direction de CIV et HUL qui n'enfreignent pas les normes de bruit bruxelloises (jusqu'à QC 4 la nuit et jusqu'à QC 8 le jour) et qui survolent actuellement la périphérie nord (piste 25R avec virage à droite) et la périphérie est (piste 25R avec virage à gauche ou piste 19), et de répartir en contrepartie entre la périphérie nord et la périphérie est les appareils plus lourds qui enfreindraient les normes de bruit bruxelloises ;

29. d'interdire à l'exploitant de l'aéroport de proposer les créneaux avant 7h00 et après 23h00 à bas prix ;

30. de tout mettre en oeuvre pour obliger le secteur aéronautique aux niveaux national et international à développer des avions silencieux ;

31. de traiter le secteur aéronautique sur un pied d'égalité avec tous les autres modes de transport et de ne plus lui accorder un traitement de faveur, notamment en prévoyant une taxe sur le kérosène ;

32. de valse concurrentie met o.a. het internationaal en Europees treinverkeer aan banden te leggen ;

33. het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest hand in hand te laten werken voor de invulling van de jobs in en rond de luchthaven en daarvoor de samenwerking tussen de VDAB en Actiris nog te versterken, zodat iedereen voelt dat de uitbouw van de luchthaven in het belang is van alle mensen en vooral ook de jongeren in Vlaanderen en Brussel. Er moeten bijgevolg extra inspanningen gebeuren om jonge Brusselaars binnen de luchthavenregio aan te werven.

22 februari 2017.

Bert ANCIAUX.
Katia SEGERS.
Rob BEENDERS.
Güler TURAN.
Bart VANMALDEREN.

32. de mettre un terme à la concurrence déloyale avec, entre autres, le trafic ferroviaire international et européen ;

33. de faire collaborer étroitement la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande en vue de pourvoir aux emplois disponibles dans et autour de l'aéroport et d'encore renforcer à cet effet la collaboration entre le VDAB et Actiris, de manière à faire prendre conscience à chacun que le développement de l'aéroport est dans l'intérêt de tous et, en particulier, des jeunes de Flandre et de Bruxelles. Il y a lieu, par conséquent, d'intensifier les efforts en vue de recruter des jeunes Bruxellois dans la région de l'aéroport.

Le 22 février 2017.