

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 oktober 2024

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende een terugkeer
naar een evenwichtig luchtverkeer
boven Oost-Vlaams-Brabant**

(ingediend door de heren Dieter Vanbesien en
Kjell Vander Elst)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 octobre 2024

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à un retour
à un trafic aérien équilibré
au-dessus de l'est du Brabant flamand**

(déposée par MM. Dieter Vanbesien et
Kjell Vander Elst)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt de tekst over van voorstel DOC 55 3206/001.

Het moment van invoer van de vliegroute Leuven Rechtdoor

De periode tussen 2008 en 2012 werd gekenmerkt door politieke instabiliteit. Het federale niveau werd gedurende lange tijd bestuurd door een regering in lopende zaken. Desalniettemin werd er in deze periode op regeeringsniveau tot tweemaal toe een luchthaven-akkoord bereikt, dat uiteindelijk moest leiden tot de langverwachte vliegwet.

In februari 2010 werd er, op basis van het principesakkoord van 2008, een akkoord gesloten en zou een voorontwerp van vliegwet naar de Raad van State worden gestuurd. Niet veel later viel de regering Leterme-2 en was het wachten tot december 2011 voor het aantreden van de regering Di Rupo-1.

In het federaal regeerakkoord van de regering Di Rupo-1 werd bepaald dat de akkoorden van december 2008 en februari 2010 zouden worden uitgevoerd. De toenmalige staatssecretaris voor Mobiliteit werkte verder aan een definitieve oplossing en lanceerde in de lente van 2014 een plan. Een van de wijzigingen van dat plan was de installatie van de vliegroute Leuven 07 Rechtdoor. De Leuven Rechtdoor-route werd op 6 maart 2014 ingevoerd en geldt sindsdien voor opstijgende vluchten via baan 07R en 07L op Brussels Airport. De wijziging zorgt ervoor dat vliegtuigen vijftien kilometer langer rechtdoor moeten vliegen alvorens een bocht naar rechts te nemen en in de richting van hun plaats van bestemming te vliegen. Deze wijziging zorgt voor een verdere concentratie van het vliegverkeer voor de gebieden onder Leuven 07 Rechtdoor en het volledig ontzien van de vroegere Leuven West-route. Naast het feit dat de gebieden onder Leuven Rechtdoor reeds 70 % van het dalende vliegverkeer op zich namen, kregen zij nu ook het merendeel van de opstijgende vluchten richting het oosten te verwerken. Het gevolg is dat er voor deze gebieden geen rustmomenten meer zijn, geen dagen zonder vliegverkeer. Dat is een aanslag op de gezondheid.

Het plan stuitte een aantal maanden voor de federale verkiezingen op stevige kritiek, zowel bij de oppositiepartijen als bij de meerderheidspartijen en resulteerde in actiecomités.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition DOC 55 3206/001.

Le moment de la mise en place de la route aérienne Leuven Rechtdoor

La période entre 2008 et 2012 s'est caractérisée par une forte instabilité politique. Un gouvernement en affaires courantes a longtemps été aux manettes du niveau fédéral. Cela n'a pourtant pas empêché le gouvernement de conclure à deux reprises au cours de cette période un accord aéroportuaire qui a finalement abouti à la loi tant attendue sur les procédures de vol.

En février 2010, sur la base de l'accord de principe de 2008, un accord a été dégagé et un avant-projet de loi sur les procédures de vol allait être envoyé au Conseil d'État. Peu de temps après, le gouvernement Leterme II est tombé et il a fallu attendre décembre 2011 pour que le gouvernement Di Rupo I^{er} entre en fonction.

L'accord de gouvernement fédéral du gouvernement Di Rupo I^{er} stipulait que les accords de décembre 2008 et de février 2010 seraient mis en œuvre. Le secrétaire d'État à la mobilité de l'époque a continué à travailler à une solution finale et a lancé un plan au printemps 2014. L'une des modifications apportées par ce plan était la mise en place de la route aérienne *Leuven 07 Rechtdoor*. Celle-ci a été introduite le 6 mars 2014 et sert désormais pour les vols décollant via les pistes 07R et 07L de Brussels Airport. Cette modification oblige les avions à voler en ligne droite pendant 15 kilomètres de plus avant de virer à droite et de prendre la direction de leur destination. Ce changement concentre davantage le trafic aérien sur les zones situées en dessous de la route *Leuven 07 Rechtdoor* et épargne complètement celles situées sous l'ancienne route *Leuven West*. Alors qu'elles absorbaient déjà 70 % du trafic aérien en phase d'atterrissage, les zones situées en dessous de *Leuven Rechtdoor* doivent désormais aussi absorber la majorité des décollages vers l'est. Par conséquent, pour ces zones, il n'y a plus de moments de calme, plus de jours sans trafic aérien. C'est une atteinte à la santé.

Quelques mois avant les élections fédérales, ce plan a fait l'objet de vives critiques tant de la part des partis de l'opposition et que des partis de la majorité et a donné lieu à la création de comités d'action.

Het rapport van Belgocontrol

In 2014 kondigde de toenmalige federale regering in haar regeerakkoord aan dat er een evaluatie zou plaatsvinden van de vliegroutes, in het bijzonder van de vliegroute Leuven 07 Rechtdoor. Belgocontrol (nu: Skeyes) werd door de toenmalige minister van Mobiliteit belast met deze opdracht. In mei 2015 werden de resultaten van het rapport van Belgocontrol bekendgemaakt.

Het evaluatierapport concludeerde dat de vliegroute Leuven 07 Rechtdoor, ingevoerd op 6 maart 2014, “in vergelijking met de vorige situatie, een negatieve impact heeft op de vluchtefficiëntie en op de complexiteit van het management van het luchtverkeer.”¹ Op het vlak van veiligheid zijn er ernstige bezwaren te noteren. Vliegtuigen komen in de Leuven Rechtdoor-route in conflict met het aankomend verkeer in de tegenovergestelde richting, naar de luchthaven van Zaventem. Om verticale separatie tussen vliegtuigen te verzekeren, moeten stijgende vliegtuigen daarom hun klim onderbreken. Om dit verkeer te vermijden, blijft het vertrekkende vliegverkeer langer op een lagere hoogte vliegen met bijkomende geluidshinder en brandstofverbruik tot gevolg. Omwille van het feit dat vliegtuigen op de vliegroute Leuven 07 Rechtdoor vijftien kilometer langer rechtdoor vliegen, alvorens de gewenste bocht te maken, stijgt het aantal vliegkilometers sterk.

Het rapport van Belgocontrol kon zich enkel uitspreken over de operationele aspecten van de route Leuven 07 Rechtdoor, maar ook hieruit bleek dat er gegronde veiligheidsbezwaren en nadelige gevolgen op te merken waren. Verschillende aeronautische principes, zoals rechtstreeks vliegen naar de bestemming, worden niet gerespecteerd. Het evaluatierapport² roept in haar conclusie op om de vliegroute 07 Rechtdoor te herbekijken en prioriteit te geven aan het scheiden van het vertrekkend en het aankomend vliegverkeer op de Belgische luchthavens.²

Publiek protest

In 2014 stootte de invoering van het nieuwe plan meteen op protest. Vooral het toenemende vliegtuiglawaai zorgde in Leuven en de regio's ten noorden en oosten van Leuven voor klachten. Naar aanleiding van de vliegroute Leuven Rechtdoor werd vervolgens een gelijknamige actiegroep opgericht door de getroffen gemeenten. De actiegroep verzamelde met een petitie duizenden handtekeningen. De ondertekenaars toonden hiermee hun ongenoegen met de route Leuven Rechtdoor en

¹ Belgocontrol (26 juni 2015). Evaluation of EBBR Standard Instrument Departures 25R NW and “07 rechtdoor”, blz. 20.

² Belgocontrol (26 juni 2015). Evaluation of EBBR Standard Instrument Departures 25R NW and “07 rechtdoor”, blz. 20.

Le rapport de Belgocontrol

En 2014, le gouvernement fédéral de l'époque a annoncé dans son accord de gouvernement qu'il y aurait une évaluation des routes aériennes, en particulier de la route aérienne *Leuven 07 Rechtdoor*. Belgocontrol (aujourd'hui: Skeyes) a été chargée de cette mission par le ministre de la Mobilité de l'époque. Les résultats du rapport de Belgocontrol ont été publiés en mai 2015.

Le rapport d'évaluation a conclu que par rapport à la situation précédente, la route aérienne *Leuven 07 Rechtdoor*, introduite le 6 mars 2014, avait un impact négatif sur l'efficacité des vols et sur la complexité de la gestion du trafic aérien.¹ En termes de sécurité, on note de sérieuses objections. Les avions qui empruntent la route *Leuven Rechtdoor* entrent en conflit avec le trafic arrivant en sens inverse, direction l'aéroport de Zaventem. Par conséquent, pour assurer la séparation verticale entre les avions, les avions décollant doivent interrompre leur montée. Pour éviter ce trafic, les avions décollant volent plus longtemps à plus basse altitude, ce qui entraîne un surcroît de nuisances sonores et de consommation de carburant. Étant donné que les avions empruntant la route *Leuven 07 Rechtdoor* volent en ligne droite pendant quinze kilomètres de plus avant d'effectuer le virage souhaité, le nombre de kilomètres de vol augmente notablement.

Le rapport de Belgocontrol n'a pu se prononcer que sur les aspects opérationnels de la route *Leuven 07 Rechtdoor*, ce qui ne l'a pas empêché de mettre en lumière des objections justifiées en termes de sécurité ainsi que des effets indésirables. Plusieurs principes aéronautiques, tels que le vol direct vers la destination, ne sont pas respectés. Dans sa conclusion, le rapport d'évaluation demande que l'on réexamine la route aérienne *Leuven 07 Rechtdoor* et que la priorité soit donnée à la séparation des trafics aériens atterrissant et décollant dans les aéroports belges².

Protestations de la population

En 2014, l'introduction du nouveau plan a immédiatement suscité de vives protestations. Le bruit croissant généré par les avions a notamment provoqué des plaintes à Louvain et dans les zones situées au nord et à l'est de Louvain. En réaction à la mise en place de la route *Leuven Rechtdoor*, un groupe d'action du même nom a ensuite été créé par les communes concernées. Ce groupe d'action a fait circuler une pétition qui a recueilli des milliers de signatures. Ce faisant, les signataires

¹ Belgocontrol (26 juin 2015). Evaluation of EBBR Standard Instrument Departures 25R NW and “07 rechtdoor”, p. 20.

² Belgocontrol (26 juin 2015). Evaluation of EBBR Standard Instrument Departures 25R NW and “07 rechtdoor”, p. 20.

de eenzijdige manier waarop deze tot stand was gekomen. De inwoners halen eveneens aan dat ze sinds de aanpassing van de vliegroutes in 2014 in vergelijking met de omringende regio's, een onevenredig deel van de lasten op zich moeten nemen. Het is dus niet het feit dat men geluidshinder ervaart dat het probleem is, maar wel het feit dat deze inwoners – elke dag en zonder rustmomenten – deze bijkomende geluidshinder dragen ten voordele van een regio die volledig ontlast werd. Het feit dat er geen rustmomenten meer zijn, geen dagen zonder overvliegende vliegtuigen, is een aanslag op de gezondheid.

De billijkheid van de huidige lastenverdeling moet inderdaad in vraag worden gesteld. Voor het plan van 2014 vlogen er boven Leuven en de regio's ten noorden en oosten daarvan reeds een groot deel van de landende vliegtuigen. Sinds 2014 komt daar ook een belangrijk deel van de opstijgende toestellen bij. Deze toestellen maken meer lawaai. Momenteel vliegen de vliegtuigen bij noord- of oostenwind eerst recht door boven de regio en maken ze pas voorbij Rotselaar een bocht naar het zuiden. Voor 2014 vlogen de vliegtuigen meteen na het opstijgen in Zaventem naar het zuiden, wat onder andere brandstof bespaart. Sinds de wijziging is er meer geluidshinder en zijn in bepaalde gebieden geen rustmomenten meer.

Om deze scheve situatie terug recht te trekken, moet de regio die wordt overvlogen door de vliegroute Leuven Rechtdoor, ontlast worden. Dit kan door deze vliegroute te schrappen en terug te keren naar het evenwicht zoals dit bestond voor het plan van 2014. Een deel van de vliegtuigen zou zo opnieuw boven het westelijke deel van Leuven vliegen, via de route Leuven West. Bovendien zou dit ook beter aansluiten bij de basisdoelstelling van het luchthavenakkoord van 2008, met name de geluidshinder op een evenwichtige wijze spreiden. Ook de vijf principes voor de vluchtprocedures die werden vastgelegd in het luchthavenakkoord van 2010, met name de veiligheid vrijwaren, de capaciteit behouden, de concentratie boven sterk bewoonde gebieden vermijden, de kortste routes hanteren en het beperken van de complexiteit worden aldus gerespecteerd.

De lopende rechtszaken

Naast de oprichting en acties van de groep Leuven Rechtdoor, botste het plan van 2014 ook op juridisch verzet. Dit heeft geleid tot enkele rechtszaken die ernstige gevolgen kunnen hebben voor de Belgische Staat, voor Brussels Airport en voor alle betrokken gemeenten. De onzekerheid die uit deze rechtszaken voortkomt, toont

manifestaant hun mécontentement à l'égard de la route *Leuven Rechtdoor* et de la manière unilatérale dont elle avait été mise en place. Les riverains indiquent également que depuis la modification des routes aériennes en 2014, ils ont dû subir une part disproportionnée des nuisances par rapport aux régions environnantes. Ce n'est donc pas le fait de subir des nuisances sonores qui pose problème, mais plutôt le fait de supporter – chaque jour et sans répit – ces nuisances sonores supplémentaires au profit d'une région totalement épargnée. Le fait qu'il n'y ait plus de moments de calme, plus de jours sans survol des avions, constitue une atteinte à la santé.

En effet, l'équité de la répartition actuelle des charges doit être remise en question. Avant le plan de 2014, une grande partie des avions en phase d'atterrissage survolaient déjà Louvain et les régions au nord et à l'est de celle-ci. Depuis 2014, une part importante des avions en phase de décollage est venue s'y ajouter. Ces appareils font plus de bruit. Actuellement, en cas de vent de nord ou d'est, les avions survolent d'abord directement la région et ne virent vers le sud qu'après Rotselaar. Avant 2014, les avions prenaient directement la direction du sud immédiatement après leur envol de Zaventem, ce qui permettait notamment d'économiser du carburant. Depuis le changement, il y a davantage de nuisances sonores et, dans certaines zones, il n'y a plus de périodes de calme.

Pour mettre fin à cette situation, il faut soulager la région survolée par la route aérienne *Leuven Rechtdoor*. Cela peut se faire en supprimant cette route et en revenant à l'équilibre tel qu'il existait avant le plan de 2014. Une partie des avions survolerait donc à nouveau la partie occidentale de Louvain, via la route *Leuven West*. En outre, cette solution serait plus conforme à l'objectif fondamental de l'accord aéroportuaire de 2008, à savoir répartir les nuisances sonores de manière équilibrée. De la sorte, les cinq principes relatifs aux procédures de vol énoncés dans l'accord aéroportuaire de 2010, à savoir préserver la sécurité, maintenir la capacité, éviter la concentration au-dessus des zones à forte densité de population, utiliser les itinéraires les plus courts et limiter la complexité, seraient également respectés.

Les procédures judiciaires en cours

Le plan de 2014 a dû faire face à une opposition juridique, en plus de la création et des actions du groupe *Leuven Rechtdoor*. Celle-ci a donné lieu à des poursuites judiciaires qui pourraient avoir de graves conséquences pour l'État belge, pour Brussels Airport et pour toutes les communes concernées. L'incertitude que font planer

aan dat een nieuwe vliegwet nodig is die de fouten van het plan van 2014 rechtzet.

In 2015 werd een eerste rechtszaak aangespannen tegen de Belgische Staat door gemeenten gelegen in de regio ten noordoosten van Leuven. De aanklagers eisten dat men het gebruik van de route Leuven Rechtdoor zou staken. In 2015 besliste de rechter, bij verstek van de Belgische Staat, dat de route Leuven Rechtdoor ook effectief moest geschrapt worden, maar na verzet van de Belgische Staat werd in 2016 beslist om de route alsnog toe te laten. Hiertegen tekenden de aanklagers beroep aan. In beroep zijn de tegenpartijen zowel de Belgische Staat als enkele gemeenten ten westen van Leuven. Sinds 2018 zijn er geen verdere ontwikkelingen in deze zaak.

De tweede zaak werd aangespannen door gemeenten gelegen aan de noordrand van Brussel. Ditmaal was het gehele plan van 2014 het onderwerp van het geding. Op 30 mei 2018 besliste de rechter in eerste aanleg dat alle overblijvende delen van het plan binnen de 90 weken gestaakt moesten worden. De staking had specifiek betrekking op de volgende fasen of wijzigingen van de vliegprocedures die werden ingevoerd bij de instructies van 15 maart 2012 en 21 juni 2012, in uitvoering van het luchthavenakkoord van 19 december 2008 en de navolgende voortgangsrapportages. De rechter oordeelde vervolgens dat de Belgische Staat een zogenaamde “Staten-Generaal van de luchthaven Brussel-Nationaal” moest organiseren. Deze Staten-Generaal zou in overleg met een groot aantal stakeholders tot een nieuw evenwicht moeten komen. Ten slotte veroordeelde de rechter de Belgische Staat tot een dwangsom van 50.000 euro. Deze moest betaald worden per overtreding van de andere rechterlijke bevelen of per week vertraging in de uitvoering ervan, en moest overgemaakt worden aan de gezamenlijke eisers.

Ten gevolge van deze rechterlijke uitspraak hebben drie gemeenten een milieustakingsvordering ingesteld. Op deze manier wilden zij de concrete gevolgen van de staking van de uitvoering van het luchthavenakkoord van 19 december 2008 tegengaan. De Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg van Brussel heeft deze vordering op 30 juni 2021 afgewezen, aangezien het een onwettig verklaarde toestand zou benaastigen. Tegen deze uitspraak werd geen beroep aangetekend.

Deze zaken tonen aan dat het hier over een complex onderwerp gaat waarbij de impact van een gerechtelijke uitspraak een invloed heeft op de belangen van talloze andere partijen. Deze andere belanghebbenden organiseren zich vervolgens noodgedwongen als mede-eiser of als tegenpartij. Dit moeten zij doen aangezien de

ces procédures judiciaires montre la nécessité d'adopter une nouvelle loi sur les procédures de vol qui corrige les erreurs du plan de 2014.

En 2015, un premier procès a été intenté contre l'État belge par des communes situées dans la région au nord-est de Louvain. Les plaignants ont exigé l'arrêt de l'utilisation de la route *Leuven Rechtdoor*. En 2015, le tribunal a décidé, par un jugement rendu par défaut à l'égard de l'État belge, d'interdire l'utilisation de la route *Leuven Rechtdoor*, mais après opposition de la part de l'État belge, il a été décidé en 2016 de lever cette interdiction. Les plaignants ont fait appel de cette décision. En appel, les parties adverses sont tant l'État belge que certaines communes situées à l'ouest de Louvain. Depuis 2018, il n'y a pas eu d'autres développements dans cette affaire.

La deuxième procédure a été intentée par des communes situées dans la périphérie nord de Bruxelles. Cette fois, c'est l'ensemble du plan 2014 qui fait l'objet du contentieux. Le 30 mai 2018, le juge de première instance a décidé que toutes les parties restantes du plan devaient être abandonnées dans un délai de 90 semaines. L'arrêt concernait spécifiquement les phases ultérieures ou les modifications des procédures de vol introduites par les instructions du 15 mars 2012 et du 21 juin 2012, en application de l'accord aéroportuaire du 19 décembre 2008 et des rapports d'avancement ultérieurs. Le juge a ensuite décidé que l'État belge devait organiser des “États généraux de l'aéroport de Bruxelles-National”. Ces États généraux devaient, en concertation avec un grand nombre de parties prenantes, déboucher sur un nouvel équilibre. Enfin, le tribunal a condamné l'État belge à payer une astreinte de 50.000 euros. Cette somme devait être versée par infraction aux autres ordonnances du tribunal ou par semaine de retard dans leur exécution, et devait être transférée aux corequérants.

À la suite de cette décision judiciaire, trois communes ont intenté une action en cessation environnementale dans le but de contrer les conséquences concrètes de la suspension de la mise en œuvre de l'accord aéroportuaire du 19 décembre 2008. Le tribunal néerlandophone de première instance de Bruxelles a rejeté cette action le 30 juin 2021 au motif qu'elle pérenniserait une situation déclarée illégale. Il n'a pas été interjeté appel de ce jugement.

Ces affaires montrent qu'il s'agit en l'espèce d'un sujet complexe, où les répercussions d'une décision judiciaire influent sur les intérêts de nombreuses autres parties, ce qui contraint ensuite ces autres parties prenantes à s'organiser en qualité de codemandeur ou de partie adverse au motif que la décision du juge est susceptible

uitspraak van de rechter een impact kan hebben op het vliegverkeer in andere regio's, terwijl deze impact niet noodzakelijk een onderdeel uitmaakt van de vordering zoals zij initieel werd ingesteld door de eiser. De keuze om op te komen in de rechtszaak volgt dan uit eigenbelang of bezorgdheden in het algemeen belang, maar betekent daarom niet noodzakelijk dat men het oneens is met de stelling van de eisers, met name dat er problemen zijn met de huidige vliegroutes of met een bepaalde vliegroute. Wat deze complexe procedures wel aantonen, is dat de huidige situatie tot grote ontevredenheid en onzekerheid leidt en dat er werk moet worden gemaakt van een globaal plan.

Het verzet dat voortkomt uit de huidige situatie zal tot grote onzekerheid en gerechtskosten aanleiding blijven geven zolang een billijk evenwicht ten gevolge van een nieuw initiatief uitblijft. De benadeelden van de huidige situatie zullen hun rechten blijven opeisen en de situatie van onzekerheid voor het grotere geheel zal aldus blijven bestaan. De gedupeerden van het onevenwichtige plan van 2014 kunnen immers niet blijven wachten op het globaal plan. Zij hebben de voorbije zes jaar gewacht op een oplossing terwijl de geluidshinder en de onveiligheid die wordt veroorzaakt door het te drukke vliegverkeer op de baan Leuven Rechtdoor, toenam.

De complexe rechtszaken tonen aan dat er hoe dan ook werk moet worden gemaakt van een globaal plan. De oplossing voor de gemeenten die last ondervinden van de vliegroute Leuven 07 Rechtdoor is echter eenvoudig. Indien men deze route schrapt en voor de lasten die daaruit voortkomen specifiek terugkeert naar de situatie van voor het plan van 2014, is de geografische impact beperkt terwijl men toch kan spreken van een billijkere verdeling van de lasten in de regio. Dit voorstel van resolutie wil de legitimiteit van de bezorgdheden van de initiatiefnemers van Leuven 07 Rechtdoor en de betrokken gemeenten erkennen en steunen. Wanneer de route Leuven 07 Rechtdoor wordt geschrapt, zullen de betrokken gemeenten gedeeltelijk worden ontlast. Het zal tot een billijker evenwicht leiden voor wat betreft het dragen van de lasten die voortkomen uit het gebruik van de vlieghaven Brussel-Nationaal, maar ook tot een efficiëntere situatie wat goed is voor de volksgezondheid en het klimaat.

Het uitdoofscenario voor de meest lawaaiërigste vliegtuigen

Gezien het substantiële bewijs voor (ernstige) negatieve gezondheidseffecten, voornamelijk slaapverstoring, beveelt de Hoge Gezondheidsraad³ een volledig verbod

³ De gezondheidseffecten van vliegtuiglawaai en luchtverontreiniging in de omgeving van Brussels Airport, verslag 9741, april 2024.

d'avoir une incidence sur le trafic aérien dans d'autres régions, alors que cette incidence ne constitue pas nécessairement un élément de l'action intentée initialement par le demandeur. Le choix de se porter partie prenante dans la procédure judiciaire découle alors d'un intérêt particulier ou de préoccupations d'intérêt général, mais il ne signifie donc pas nécessairement que son auteur ne souscrit pas à la thèse des demandeurs, à savoir que les routes aériennes actuelles ou une route aérienne déterminée posent problème. Ces procédures complexes montrent en tout cas que la situation actuelle suscite beaucoup de mécontentement et d'incertitudes et qu'il convient d'œuvrer à l'élaboration d'un plan global.

Faute de nouvelle initiative visant à établir un juste équilibre, l'opposition qui découle de la situation actuelle continuera d'entraîner une grande incertitude et des frais judiciaires élevés. Les personnes lésées par la situation actuelle continueront de faire valoir leurs droits et, partant, les incertitudes persisteront dans leur ensemble. En effet, les personnes lésées par le plan déséquilibré de 2014 ne peuvent pas continuer à attendre l'élaboration d'un plan global. Cela fait six ans qu'elles attendent une solution, alors que les nuisances sonores et l'insécurité provoquées par la densité excessive du trafic aérien sur la route aérienne *Leuven Rechtdoor* n'ont cessé d'augmenter.

Ces affaires judiciaires complexes montrent en tout cas qu'il conviendrait d'œuvrer à un plan global. La solution à apporter aux communes qui subissent les nuisances de la route aérienne *Leuven 07 Rechtdoor* est pourtant simple. La suppression de cette route et le retour à la situation antérieure au plan de 2014 en ce qui concerne les nuisances qui en découlent permettraient de limiter les répercussions géographiques tout en assurant une répartition plus juste des nuisances dans la région. La présente proposition de résolution entend reconnaître et soutenir les inquiétudes légitimes des auteurs de l'initiative *Leuven 07 Rechtdoor* et des communes concernées. La suppression de la route *Leuven 07 Rechtdoor* permettrait de soulager partiellement les communes concernées, d'assurer un équilibre plus juste de la répartition des nuisances découlant de l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National, mais aussi d'améliorer l'efficacité, ce qui profitera à la santé publique et au climat.

Le scénario de suppression progressive des avions les plus bruyants

Compte tenu des preuves substantielles des effets négatifs (graves) sur la santé, principalement la perturbation du sommeil, le Conseil Supérieur de la santé³

³ *The health effects of aircraft noise and air pollution in the vicinity of Brussels Airport*, rapport 9741, avril 2024.

op nachtvluchten tussen 23.00 en 07.00 uur aan. Ook het ENV-ISA en *Transport & Mobility Leuven* bracht vorig jaar in kaart hoe meer dan 100.000 mensen lijden aan slaapverstoring en zo'n 50.000 omwonenden een verhoogd risico lopen op hart- en vaatziekten.

De geluidsoverlast van het luchtverkeer op zowel het grondgebied van Brussel als daarbuiten zijn een bekend probleem.

De verschillende luchtvaartmaatschappijen en de uitbater van de luchthaven Brussel-Nationaal leverden reeds belangrijke inspanningen om te moderniseren. Zo werden de tarieven gedifferentieerd. Vanaf 2023 betalen de minst efficiënte toestellen tot 20 keer meer. De ambitie om te komen tot een groenere luchthaven en luchtvaart komt ook tot uiting in het Stargate-project van Brussels Airport, dat binnen de Europese *Green Deal* gelanceerd werd in november 2021. Verschillende luchtvaartmaatschappijen zijn volop aan het investeren in het vernieuwen en vergroenen van hun vloot. Zo zal Brussels Airlines in 2023 een eerste reeks oudere toestellen vervangen door nieuwe en moderne vliegtuigen waardoor de CO₂- en geluidsemissies aanzienlijk zullen verlagen.

In de cartografieën van het geluid van het luchtverkeer in Brussel zijn doorheen de jaren verbeteringen terug te vinden. Het aantal potentieel sterk gehinderde personen daalt op twintig jaar tijd met 57 %. Terwijl er in 2000 nog 33.889 potentieel sterk gehinderde personen rondom de luchthaven Brussel-Nationaal waren, is dat aantal in 2019 gedaald naar 14.420. Dit komt onder meer door het feit dat er 28 % minder vliegbewegingen te constateren vallen. In 2000 waren er 326.000 vliegbewegingen terwijl dit aantal daalde naar 235.000 vliegbewegingen in 2018. Deze daling en efficiëntere manier van vliegen trekt zich nog forser door tijdens de nacht. Het aantal nachtslots daalde sinds 2007 van 25.000 naar 15.835 in 2018.

Brussels Airport en de luchtvaartmaatschappijen leveren inspanningen om de sector te moderniseren en te vergroenen. De maatregelen die de luchthaven Brussel-Nationaal neemt, zoals het verhogen van het betalen van landingsrechten, zijn een stap in de goede richting. Maar er zijn nog winsten te boeken.

Ondanks de inspanningen zijn vandaag niet alle vliegtuigen uitgerust met technologie die de geluidshinder minimaliseert. Het sneller uitfaseren van de meest lawaaierige vliegtuigen zal een stap in de goede richting zijn. Het aansporen van luchtvaartmaatschappijen om

recommende une interdiction totale des vols de nuit entre 23 heures et 7 heures du matin. L'année dernière, l'ENV-ISA et *Transport & Mobility Leuven* ont également montré que plus de 100.000 personnes souffrent de troubles du sommeil et que quelque 50.000 résidents locaux sont exposés à un risque accru de maladies cardiovasculaires.

Le problème des nuisances sonores découlant du trafic aérien au-dessus et en dehors du territoire bruxellois est connu.

Les différentes compagnies aériennes et l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National ont déjà livré des efforts considérables de modernisation. Les tarifs ont donc été différenciés. À partir de 2023, les avions les moins performants paieront jusqu'à 20 fois plus. L'ambition de renforcer la durabilité de l'aéroport et de l'aviation se traduit également par le projet Stargate de Brussels Airport, lancé en novembre 2021 dans le cadre du Pacte vert pour l'Europe. Plusieurs compagnies aériennes sont en train d'investir dans le renouvellement et le verdissement de leur flotte. Par exemple, la compagnie Brussels Airlines remplacera, en 2023, une première série d'appareils plus anciens par de nouveaux appareils modernes, ce qui aura pour effet de réduire considérablement les émissions de CO₂ et les émissions sonores.

Au fil des années, on constate des améliorations dans les cartographies du bruit du trafic aérien à Bruxelles. En effet, le nombre de personnes potentiellement exposées à de fortes nuisances a diminué de 57 % en vingt ans. Alors que l'on dénombrait encore 33.889 personnes potentiellement exposées à de fortes nuisances autour de l'aéroport de Bruxelles-National en 2000, ce nombre a été ramené à 14.420 personnes en 2019. Cette diminution s'explique notamment par la baisse de 28 % des mouvements aériens, qui étaient au nombre de 326.000 en 2000 contre 235.000 en 2018. Cette diminution conjuguée à une méthode de vol plus efficace se manifeste encore davantage pendant la nuit, le nombre de créneaux horaires nocturnes étant passé de 25.000 en 2007 à 15.835 en 2018.

Brussels Airport et les compagnies aériennes consentent des efforts pour moderniser et verdier le secteur. Les mesures prises par l'aéroport de Bruxelles-National, comme l'augmentation des redevances d'atterrissage, constituent un pas dans la bonne direction. Mais des progrès sont encore envisageables.

Malgré ces efforts, tous les avions ne sont pas équipés aujourd'hui d'une technologie de réduction des nuisances sonores. L'accélération de la suppression progressive des avions les plus bruyants constituera une avancée. Encourager les compagnies aériennes à

versneld te investeren in modernere toestellen en het gebruik van hun meest lawaaierige toestellen uit te faseren op Brussels Airport zal een goed effect hebben op een verdere geluidsreductie in en rond de luchthaven Brussel-Nationaal.

Door op deze manier de geluidsoverlast ten gevolge van het vliegverkeer te verminderen, zal de levenskwaliteit van alle Belgen die momenteel last ondervinden van het vliegverkeer van en naar Brussels Airport, verbeteren. Een dergelijke vooruitgang kan ruimte creëren om te werken aan structurele hervormingen. Binnen de realisatie van een nieuwe vliegwet, nog steeds de enige fundamentele basis voor een rechtvaardig vliegverkeer in ons land, kan een realistisch uitvoerscenario voor de meest lawaaierige vliegtuigen een onderdeel van debat zijn. Daarom nemen wij dit mee op in dit voorstel van resolutie.

Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen)
Kjell Vander Elst (Open Vld)

investir rapidement dans des appareils plus modernes et à renoncer progressivement à l'utilisation de leurs appareils les plus bruyants aura un effet positif sur la réduction des nuisances sonores au sein et autour de l'aéroport de Bruxelles-National.

En réduisant de cette manière les nuisances sonores découlant du trafic aérien, on améliorera la qualité de vie de tous les Belges qui sont aujourd'hui impactés par le trafic aérien en provenance et à destination de Brussels Airport. Ces progrès pourraient créer une marge de manœuvre pour œuvrer à des réformes structurelles. Un scénario de suppression progressive des avions les plus bruyants pourrait constituer un élément du débat dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle loi aérienne, qui constitue toujours la seule base fondamentale pour assurer une juste répartition du trafic aérien dans notre pays. C'est pourquoi nous mentionnons ce scénario dans la présente proposition de résolution.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer van volksvertegenwoordigers,

A. gelet op de maatschappelijke spanningen die ontstonden naar aanleiding van de uitrol van het plan van 2014;

B. gelet op de negatieve conclusies van het evaluatie-rapport van Belgocontrol (nu: Skeyes) over de vliegroute Leuven 07 Rechtdoor;

C. gelet op het feit dat stijgend en dalend vliegverkeer elkaar kruisen op de vliegroute Leuven 07 Rechtdoor en dit de complexiteit van het luchtverkeersmanagement sterk verhoogt;

D. gelet op de veiligheidsrisico's die complex luchtverkeersmanagement met zich meebrengt;

E. gelet op het burgerprotest dat na de invoering van de vliegroute Leuven Rechtdoor ontstond;

F. overwegende dat de vliegroute Leuven 07 Rechtdoor leidt tot een onbillijke verdeling van de lasten, en een minder efficiënt geheel aan vliegroutes;

G. overwegende dat het ontbreken van rustmomenten een aanslag is op de gezondheid;

H. overwegende dat dit geheel aan vliegroutes leidt tot grotere kosten, zowel voor de volksgezondheid als voor het klimaat;

I. gelet op de verschillende rechtszaken die er naar aanleiding van de uitrol van het plan van 2014 zijn geweest en aan de gang zijn;

J. overwegende dat deze rechtszaken bijzonder complex zijn vermits de gevolgen van een gerechtelijke uitspraak potentieel zeer groot zijn waardoor bij veel verschillende tussenkomende partijen wrevel ontstaat, en veel middelen verloren gaan;

K. overwegende dat zolang er geen gedragen oplossing wordt uitgewerkt waar alle belanghebbenden zich kunnen in vinden, er steeds protest en rechtszaken zullen blijven bestaan;

L. gelet op de desalniettemin grote financiële inspanningen van de luchthavenuitbaters en de luchtvaartmaatschappijen met het oog op het vergroenen van de luchthavens en de vliegtuigvloten;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu les tensions sociales apparues suite au déploiement du plan de 2014;

B. vu les conclusions négatives du rapport d'évaluation de Belgocontrol (aujourd'hui: Skeyes) sur la route aérienne *Leuven 07 Rechtdoor*;

C. considérant que le trafic aérien ascendant et descendant se croise sur la route aérienne *Leuven 07 Rechtdoor* et que cela augmente considérablement la complexité de la gestion du trafic aérien;

D. vu les risques de sécurité posés par une gestion complexe du trafic aérien;

E. vu la protestation citoyenne qui s'est manifestée après l'introduction de la route aérienne *Leuven 07 Rechtdoor*;

F. considérant que la route aérienne *Leuven 07 Rechtdoor* conduit à un partage inéquitable des nuisances et à un ensemble moins efficace de routes aériennes;

G. considérant que l'absence de périodes de repos est une atteinte à la santé;

H. considérant que cet ensemble de routes aériennes entraîne des coûts plus importants, tant pour la santé publique que pour le climat;

I. vu les différentes actions en justice qui ont été et sont en cours suite au déploiement du plan de 2014;

J. considérant que ces actions en justice sont particulièrement complexes car les conséquences d'une décision judiciaire sont potentiellement très importantes, ce qui suscite le ressentiment de nombreuses parties intervenantes, et entraîne la perte de nombreuses ressources;

K. considérant que tant qu'une solution soutenue par toutes les parties prenantes n'aura pas été trouvée, des protestations et des actions en justice continueront d'avoir lieu;

L. vu les efforts financiers tout de même importants des exploitants d'aéroport et des compagnies aériennes en faveur du verdissement des aéroports et des flottes d'avions;

M. gelet op het rapport van de Hoge Gezondheidsraad over de gezondheidseffecten van vliegtuiglawaai en luchtverontreiniging in de omgeving van Brussels Airport waarin ze wijzen op de ernstige negatieve gezondheidseffecten door de geluidsoverlast;

N. overwegende dat een vermindering van de geluidshinder de levenskwaliteit van talloze Belgen kan verbeteren en zo ruimte kan vrijmaken om verder te onderhandelen over een hertekening of herbalancering van de vliegroutes;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. te blijven werken aan een hertekening en herbalancering van de vliegroutes waarbij elke inwoner recht heeft op rustmomenten of dagen zonder overvliegende vliegtuigen;

2. alle belanghebbenden te betrekken in de uittekening van een dergelijke evenwichtsoefening;

3. de vliegroute Leuven 07 Rechtdoor te schrappen nu deze vliegroute geen onderdeel uitmaakt van een evenwichtig geheel;

4. een veilig alternatief uit te werken ter vervanging van de vliegroute Leuven 07 Rechtdoor;

5. werk te maken van een realistisch uitdoofscenario voor de vliegtuigen die, zeker 's nachts, de grootste geluidshinder voortbrengen op Brussels Airport.

25 september 2024

Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen)
Kjell Vander Elst (Open Vld)

M. considérant le rapport du Conseil Supérieur de la santé sur les effets sur la santé du bruit des avions et de la pollution de l'air à proximité de l'aéroport de Bruxelles, qui souligne les graves effets négatifs sur la santé dus à la pollution sonore;

N. considérant qu'une réduction des nuisances sonores peut améliorer la qualité de vie de nombreux Belges, ce qui libère une marge pour poursuivre les négociations en vue d'un retraçage ou d'un rééquilibrage des routes aériennes;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de continuer à œuvrer en faveur d'un retraçage et d'un rééquilibrage des routes aériennes veillant à ce que chaque habitant ait droit à des moments ou à des jours de repos sans survol d'avions;

2. d'associer toutes les parties prenantes à l'élaboration de cet exercice d'équilibre;

3. de supprimer la route aérienne *Leuven 07 Rechtdoor* dès lors qu'elle ne fait pas partie d'un ensemble équilibré;

4. de trouver une alternative sûre pour remplacer la route aérienne *Leuven 07 Rechtdoor*;

5. de mettre en place un scénario réaliste d'élimination progressive des avions qui génèrent le plus de nuisances sonores à Brussels Airport, surtout la nuit.

25 septembre 2024