

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

18 MARS 1999

PROPOSITION DE LOI

modifiant l'article 4 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne

(Déposée par M. Jacques Vandenhaute)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi complète les dispositions comprises dans l'arrêté royal du 11 juin 1954 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume et celles reprises dans la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation aérienne. Elle tend à abroger et à remplacer les dispositions prises par l'arrêté royal du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume.

Elle reprend en outre l'essentiel de mes deux autres propositions visant également à interdire le survol de certaines parties du territoire du Royaume, à savoir la proposition n° 815/1-92/93 déposée au Sénat le 7 juillet 1993, ainsi que la proposition n° 48/1-1995 (SE), déposée à la Chambre des représentants le 16 août 1995.

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

18 MAART 1999

WETSVOORSTEL

tot wijziging van artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart

(Ingediend door de heer Jacques Vandenhaute)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel strekt tot aanvulling van de bepalingen van het koninklijk besluit van 11 juni 1954 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het grondgebied van het Rijk, alsook van de bepalingen van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart. Voorts wordt met dit voorstel de opheffing en de vervanging beoogd van bepalingen die werden uitgevaardigd bij het koninklijk besluit van 14 april 1958 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het grondgebied van het Rijk.

Bovendien vormt dit wetsvoorstel de herneming van de hoofdlijnen van twee andere voorstellen die ik reeds eerder heb ingediend met het oog op de instelling van een vliegverbod boven bepaalde delen van het Rijk. Het betreft met name voorstel nr. 815/1-92/93, ingediend in de Senaat op 7 juli 1993, alsook voorstel nr. 48/1-1995 (BZ), ingediend in de Kamer van volksvertegenwoordigers op 16 augustus 1995.

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

L'arrêté royal du 14 avril 1958 était destiné à préparer la mise en service du tout nouvel aéroport de Bruxelles-National sur le site de Zaventem, dont l'inauguration eut lieu le 5 juillet 1958, mais organisait surtout le trafic aérien au-dessus de Bruxelles en prévision de l'afflux de touristes venant visiter l'Exposition Universelle. Cet arrêté, toujours d'application de nos jours, précise en fait que le survol d'une partie de la région bruxelloise, située dans une circonférence de 5 km de rayon, centrée sur le parc de Bruxelles, est strictement interdit pour le vol à vue, sauf pour les aéronefs suivis et guidés par les services de régulation du trafic aérien.

Cet arrêté ne s'applique donc pas aux avions de lignes régulières qui décollent ou atterrissent à Bruxelles-National puisqu'ils sont obligatoirement sous la surveillance du service de contrôle de la sécurité aérienne.

Au moment de la publication de cet arrêté royal, en 1958, la plupart des avions étaient à hélice et de capacité très réduite, le trafic aérien de nuit était inexistant.

Le monde de l'aviation a beaucoup évolué depuis 1958, sans que les dispositions légales d'interdiction de survol de Bruxelles n'aient été changées, ni que l'arrêté royal de 1958 n'ait été adapté à l'évolution technologique de l'exploitation de la navigation aérienne.

En 1960, il y eut la mise en service d'avions à réaction à portée intercontinentale, suivie du développement de nouvelles pistes à Zaventem. En 1972, des avions à très grande capacité de chargement furent construits, et en 1985, ce fut l'installation de diverses compagnies de courrier et messagerie express qui modifia considérablement la physionomie du site aéroportuaire de Zaventem.

Depuis 1958, l'accroissement du trafic aérien a engendré un fort accroissement de toutes les nuisances (bruit, sécurité, pollution atmosphérique) dues aux survols incessants d'avions. Les besoins économiques ont conduit à une exploitation permanente de l'aéroport au détriment de la tranquillité et du repos des riverains installés dans les communes limitrophes de l'aéroport de Bruxelles-National.

Les statistiques de l'année 1998 révèlent des chiffres records de fréquentation de notre aéroport national : 299.935 mouvements d'avions pour toute l'année, 18.517.981 passagers transportés, 585.790 tonnes de marchandises à Brucargo et 20.000 vols de nuit.

Het koninklijk besluit van 14 april 1958 had tot doel de ingebruikneming voor te bereiden van de toen gloednieuwe luchthaven van en in Zaventem, die op 5 juli 1958 plechtig werd geopend. De hoofdbedoeling was evenwel het luchtverkeer boven Brussel te regelen en aldus de toevloed van bezoekers aan de wereldtentoonstelling in goede banen te leiden. Krachtens dat - overigens nog steeds geldende - koninklijk besluit zijn vluchten op zicht volstrekt verboden boven een deel van het Brussels Gewest dat zich in een straal van vijf kilometer rond de Brusselse Warande uitstrekt; dat verbod geldt evenwel niet voor de vliegtuigen die gecontroleerd en geleid worden door de diensten voor de doorstroming van het luchtverkeer.

Voor genoemd besluit is derhalve niet van toepassing op lijnvliegtoegen die geregeld in Zaventem opstijgen of landen; zij staan immers verplicht onder de leiding van de luchtverkeersleiding.

Ten tijde van de bekendmaking van dat koninklijk besluit - in 1958 - waren de meeste vliegtuigen met propellers uitgerust en was hun laadvermogen zeer beperkt. Van nachtvluchten was geen sprake.

De luchtvaartindustrie heeft sinds 1958 een diepgaande evolutie doorgemaakt, maar de wettelijke bepalingen inzake het vliegverbod boven Brussel bleven ongewijzigd. Het koninklijk besluit van 1958 werd evenmin afgestemd op de technologische ontwikkelingen in de exploitatie van de luchtvaart.

In 1960 werd overgeschakeld op intercontinentale straaltvliegtuigen, wat aanleiding gaf tot de aanleg van nieuwe landingsbanen in Zaventem. In 1972 werden vliegtuigen met een zeer groot laadvermogen gebouwd en in 1985 zorgde de vestiging van tal van luchtkoeriersdiensten ervoor dat de luchthaven van Zaventem grondig werd heraangelegd.

Sinds 1958 heeft de groei van het luchtverkeer geleid tot een forse toename van alle vormen van overlast (geluidsoverlast, onveiligheid, luchtvervuiling). Thans vliegen immers voortdurend vliegtuigen af en aan. De economische behoeften hebben geleid tot een permanente exploitatie van de luchthaven, waardoor een einde kwam aan de (nacht)rust van de bewoners van de buurgemeenten.

Uit de statistische gegevens voor 1998 blijkt dat de luchthaven van Zaventem een record aantal malen werd aangedaan: 299.935 vliegtuigbewegingen over het hele jaar, 18.517.981 vervoerde passagiers, 585.790 ton goederen wat Brucargo betreft, en 20.000 nachtvluchten.

Chaque jour, environ 750 avions décollent ou atterrissent de jour à Zaventem, tandis que 70 mouvements d'avions supplémentaires ont lieu exclusivement chaque nuit.

En 1998, l'aéroport de Bruxelles-National a progressé à la 11ème place dans le classement des principaux aéroports européens; tandis que Brucargo a atteint la 5ème place des aéroports de fret en Europe.

La région située autour du site de Zaventem a également beaucoup changé en 40 ans : Bruxelles s'est fortement étendue, ce qui implique que le site actuel de l'aéroport de Bruxelles-National se trouve coïncé entre les banlieues extrêmes de Bruxelles, de Louvain et de Malines.

L'urbanisation de Bruxelles est telle que l'expansion de la capitale se fait surtout vers l'est (Wezembeek, Crainhem, Tervueren) et vers le sud (Waterloo, Rixensart, La Hulpe).

Bruxelles est devenue, après 1958, la capitale administrative des Communautés européennes (siège du Conseil et de la Commission, ainsi que des commissions du Parlement européen), sans oublier l'OTAN, Eurocontrol et de nombreuses autres institutions internationales.

L'urbanisation de la zone de limitation de survol comprise dans une circonférence de 5 kilomètres de rayon centrée sur le parc de Bruxelles a, également, fondamentalement changé depuis 1958, de nombreux immeubles de bureaux ont été érigés dans cette zone : la Tour du Midi, la Tour des Finances, la Cité administrative de l'Etat, la Cité administrative de la Ville de Bruxelles, le Berlaymont, le Charlemagne, le Justus Lipsius, la Tour Madou, le Centre international Rogier, le World Trade Center, la Tour Belgacom, les hôtels Hilton et Sheraton, ... mais aussi de grands complexes à forte concentration de population comme le Woluwe Shopping Center, City 2, l'hôpital Saint-Luc, et surtout les zones de bureaux et d'affaires comme les quartiers Belliard, Loi, Manhattan, Jacquemain, Souverain, Val d'Or, Kappelleveld, Cora, Colonel Bourg, Toison d'Or, Bourse, Arts et l'Espace Léopold, qui sont autant de quartiers très fortement fréquentés mais aussi survolés quotidiennement par des avions de lignes régulières et souvent à très basse altitude.

Outre les questions de nuisances sonores et de pollution atmosphérique engendrées par les incessants survols de Bruxelles, il ne faut pas sous-estimer la sécurité des populations sans cesse survolées par des aéronefs.

Dagelijks arriveren of vertrekken in Zaventem zo-wat 750 vliegtuigen; daar komen nog circa 70 uitsluitend nachtelijke bewegingen bij.

In 1998 steeg de luchthaven van Zaventem naar de elfde plaats in de rangschikking van de belangrijkste Europese luchthavens. Op het vlak van het vrachtvervoer klom Brucargo op tot de vijfde plaats in Europa.

Ook de regio rond Zaventem is de jongste veertig jaar sterk veranderd. Brussel is in die periode aanzienlijk uitgedijd, wat tot gevolg heeft gehad dat de luchthaven van Zaventem thans gekneld ligt tussen de voorstedelijke uitlopers van Brussel, Leuven en Mechelen.

De verstedelijkingsgolf overspoelt momenteel vooral de regio's ten oosten (Wezembeek, Kraainem, Tervuren) en ten zuiden (Waterloo, Rixensart, La Hulpe) van de hoofdstad.

Na 1958 is Brussel de administratieve hoofdstad van de Europese Gemeenschap geworden (zetel van de Raad en van de Commissie, alsook van de commissies van het Europees Parlement). Bovendien kozen ook de NAVO, Eurocontrol en tal van andere internationale instellingen Brussel als vestigingsplaats.

De stedelijke structuur van de zone waarboven een vliegbeperking heerst en die zich in een straal van 5 kilometer rond de Brusselse Warande uitstrekt, ontsnapte evenmin aan die evolutie: talrijke kantoorgebouwen werden er opgetrokken, zoals de Zuidertoren, de toren van Financiën, het Rijksadministratief centrum, het administratief centrum van de stad Brussel, het Berlaymontgebouw, het Karel de Grotegebouw, het Justus Lipsius-gebouw, de Madoutoren, het Internationaal Rogiercentrum, het World Trade Center, de Belgacomtoren, het Hilton- en het Sheratonhotel, ... Vermelden we tevens druk bezochte complexen zoals het Woluwe Shopping Center, City 2, het universitair ziekenhuis Saint-Luc en vooral zones met een sterke concentratie aan kantoren en handelszaken, zoals de omgeving van de Belliardstraat, de Wetstraat, de Manhattan-wijk, de Jacquemainlaan, de Vorstlaan, de Goudallaan, Kappelleveld, de Cora, de Kolonel Bourgstraat, de Gulden Vlieslaan, de Beurs, de Kunstlaan en de Leopoldruimte). Stuk voor stuk betreft het uiterst drukke buurten waar dagelijks lijnvliegtuigen - vaak rakelings - over heen scheren.

Naast de geluidshinder en de luchtvervuiling door de onophoudelijke vluchten boven Brussel, moet terdege rekening worden gehouden met de veiligheid van de bevolking die voortdurend onder de vliegtuigen leeft.

Ainsi depuis 1972, le centre historique de la ville de Bruxelles, et principalement les zones piétonnières situées autour de la Grand-Place sont survolées tous les jours par les avions gros porteurs à destination du sud-est, et tous les week-ends par tous les avions gros porteurs.

En effet, le ministre des Communications de l'époque, Monsieur Jos Chabert, a fait dévier le trafic du week-end de la banlieue de Meise, dont il était résident, vers le centre de Bruxelles. C'est ainsi que du vendredi 18 heures locales au lundi 7 heures locales, les routes aériennes Chièvres 3 Delta et Nebul 1 Delta sont mises en service. Ces avions survolent Bruxelles de part en part, comme une flèche au milieu d'un coeur.

Il est extrêmement dangereux de continuer à autoriser le survol de Bruxelles-Ville et de ses communes voisines par des avions au décollage. 85 % des accidents d'avions surviennent pendant les phases de décollage ou d'atterrissage. Pour cette raison, le risque d'un accident aérien au-dessus de Bruxelles doit être définitivement écarté en établissant une zone exempte de tout trafic aérien, sans aucune exception, dans un cercle d'un rayon suffisant centré autour de la Grand-Place.

Si l'aéroport de Bruxelles-National a battu tous les records de fréquentation en 1998 avec près de 300.000 mouvements d'avions, on a également battu tous les records d'incidents en tout genre cette même année 1998.

Le seul et unique accident d'avion à Zaventem eut lieu le 15 février 1961 lorsqu'un Boeing 707 de la Sabena s'écrasa à Berg en approche de la piste 20 et fit 73 victimes. Le 20 mai 1993, un DC 10 affrété pour le compte d'Air Zaïre s'est retrouvé en approche sur la piste 02 à une trop basse altitude et trop près des cliniques Saint-Luc. Le 10 novembre 1997, un Boeing jordanien a perdu un morceau de réacteur au décollage en bout de piste. Le 5 juin 1998, un avion de la compagnie Virgin a cassé son train avant sur le tarmac de Bruxelles-National. Le 16 juillet 1998, un Avro de la Sabena a subitement perdu au sol l'axe de sa roue. Le 9 août 1998, un Boeing d'Air Europe a été contraint de se poser en urgence à Zaventem avec un réacteur en feu. Le samedi 29 août 1998, un Airbus A/340 de la Sabena est sorti de piste suite à l'éclatement d'un pneu du train d'atterrissage, et a détruit les équipements au sol de deux pistes d'atterrissage. Le 26 septembre 1998, enfin, c'est un Boeing 737 de la Sabena qui a perdu des pièces de réacteurs, lesquelles sont tombées sur des automobiles à Diegem et Machelen.

Sinds 1972 zijn immers dagelijks zich in zuid-oostelijke richting begevende vliegtuigen met een groot laadvermogen te zien en te horen boven de historische kern van Brussel, en meer bepaald boven de voetgangersstraten rond de Grote Markt. Tijdens het weekeinde staat die vliegzone zelfs open voor alle vliegtuigen met een groot laadvermogen.

Dat komt doordat de toenmalige minister van Verkeer, de heer Jos Chabert, de weekendvluchten heeft afgeleid van Meise - de gemeente waar hij woont - naar het centrum van Brussel. Een en ander verklaart waarom de vliegroutes Chièvres 3 Delta en Nebul 1 Delta elke vrijdag vanaf 18 uur plaatselijke tijd tot maandag 7 uur plaatselijke tijd in gebruik worden genomen. Die vliegtuigen doorkruisen het volledige Brusselse luchtruim, als wilden zij het kloppende hart van de hoofdstad doormidden boren.

Blijven toestaan dat vliegtuigen boven Brussel en de buurgemeenten opstijgen, getuigt van roekeloosheid. Vijfentachtig procent van de vliegtuigongevallen doet zich voor tijdens het opstijgen of het landen. Daarom moet het risico op een luchtramp boven Brussel definitief worden weggenomen, via de instelling van een volkomen vliegtuigvrije zone in een voldoende ruime straal rond de Grote Markt, waarop geen uitzonderingen mogen worden geduld.

Met nagenoeg 300.000 vliegtuigbewegingen in 1998 mag de luchthaven van Zaventem dan al alle records gebroken hebben, hetzelfde geldt echter eveneens voor het aantal incidenten van welke aard ook.

De tot nu toe enige vlieg-ramp in de buurt van Zaventem deed zich voor op 15 februari 1961, toen een op de landingsbaan 20 aanvliegende Boeing 707 van Sabena neerstortte in Berg. Drienzeventig mensen verloren daarbij het leven. Op 20 mei 1993 kwam een voor Air Zaïre gecharterde DC 10 veel te laag - en bovendien te dicht bij het ziekenhuis Saint-Luc - in de richting van landingsbaan 02 gevlogen. Op 10 november 1997 verloor een Jordaanse Boeing een deel van de straalmotor bij het opstijgen; de brokstukken belandden op het uiteinde van de startbaan. Op 5 juni 1998 zakte een vliegtuig van de maatschappij Virgin door zijn voorwielen op het tarmac van Zaventem. Op 16 juli 1998 verloor een - nog niet opgestegen - Avro van Sabena plots de voorwielas. Op 9 augustus 1998 werd een Boeing van Air Europe met een brandende straalmotor tot een noodlanding op Zaventem gedwongen. Op zaterdag 29 augustus 1998 belandde een Airbus A/340 van Sabena na een klapband in het landingsgestel naast de runway en vernielde daarbij de gronduitrusting van twee landingsbanen. Vermelden we tot slot dat een Boeing 737 van Sabena op 26 september 1998 onderdelen van de straalmotor kwijtspelde, die neerkwamen op wagens in Diegem en Machelen.

Le quotidien *La Libre Belgique* du mercredi 19 août 1998 titrait «On ne badine pas avec la sécurité à Zaventem, mais les pompiers sont inquiets» et reprenait les propos du lieutenant Kniepe du service d'incendies de la Région de Bruxelles-Capitale: «En phase 2 du plan catastrophe, il y a, tous services compris, une soixantaine de pompiers. Si un avion de cent passagers s'écrase, il faudrait quatre cents pompiers pour agir efficacement. L'essentiel, c'est d'arriver sur les lieux dans les secondes qui suivent la catastrophe. La partie la plus dangereuse, c'est le décollage, si un avion s'écrase en ville, ce serait un massacre. Tous les plans d'urgence concernent l'aéroport et ses alentours; en dehors, une intervention serait de l'improvisation. Il faudrait que les vols ne passent plus au-dessus de la ville».

Le quotidien *La Lanterne* du mardi 11 août 1998 titrait «Alertes rouges, une habitude à Zaventem !», et constatait que «durant les 6 premiers mois de 1998, la phase 2 du plan catastrophe mis en place autour des installations de l'aéroport national a été déclenchée à 29 reprises, tandis que la phase 1 l'était à 53 reprises. En chiffres absolus, les incidents graves (phase 2) ne cessent de croître à l'aéroport de Bruxelles-National en passant de 26 en 1995, à 34 en 1996 et 44 en 1997».

Tout le monde a encore en mémoire les images de désolation du quartier du Bijlmermeer d'Amsterdam, incendié en octobre 1992, après la chute sur ce quartier très peuplé, d'un Boeing 747 cargo de la compagnie El-Al.

L'exception au non-survol d'une zone centrée sur le parc de Bruxelles, est devenue depuis 1958 la règle. Tous les jours, de nombreux avions pénètrent la zone normalement interdite de survol en toute légalité, puisqu'ils sont suivis par les services de régularisation de la circulation aérienne.

Même la zone du Palais royal de Laeken, qui ne bénéficie pourtant d'aucune exception, et qui est toujours strictement interdite de survol, est toutes les nuits survolée par l'un ou l'autre avion transportant du courrier.

La fameuse route qui traverse Bruxelles de part en part, survole tour à tour l'OTAN, Evere, le centre de Schaerbeek, la gare du Nord, le centre-ville (De Brouckère, Grand-Place, Bourse), la Porte de Ninove, Scheut et Neerpede.

Op woensdag 19 augustus 1998 kopte *La Libre Belgique*: «On ne badine pas avec la sécurité à Zaventem, mais les pompiers sont inquiets». De krant citeerde luitenant Kniepe van de brandweer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die verklaarde dat fase twee van het rampenplan inhoudt dat een zestigtal brandweermannen van alle diensten wordt gemobiliseerd. «Indien een vliegtuig met honderd passagiers aan boord neerstort, vereist een doeltreffend optreden van de brandweer eigenlijk vierhonderd manschappen. Het is van levensbelang zo spoedig mogelijk de plaats van de ramp te bereiken. De gevaarlijkste beweging is het opstijgen: mocht een vliegtuig midden in de stad neerstorten, dan zou dat een bloedbad teweeg brengen. De urgentieplannen hebben alle uitsluitend betrekking op de luchthaven en de onmiddellijke omgeving ervan; buiten die zone zijn de hulpverleners aangewezen op improvisatie. Vliegen boven de stad zou moeten worden verboden.» (vertaling)

«Alertes rouges, une habitude à Zaventem!» titelde *La Lanterne* van 11 augustus 1998. Voorts wist die krant te melden dat fase twee van het rampenplan voor de omgeving van de luchthaveninfrastructuur tijdens de eerste helft van 1998 tot 29 keer toe in werking was gesteld. «Voor fase 1 liep dat cijfer op tot 53. In absolute cijfers stijgt het aantal zware incidenten (fase 2) op en rond de luchthaven van Zaventem onophoudelijk: van 26 in 1995 over 34 in 1996 tot 44 in 1997.» (vertaling)

De beelden van de verwoeste Bijlmermeerwijk in Amsterdam liggen eenieder nog vers in het geheugen. In oktober 1992 viel dat zeer dicht bevolkte stadsdeel ten prooi aan de vlammen, nadat een voor El-Al vliegend vrachtvliegtuig van het type Boeing 747 er neerstortte.

De uitzondering op het vliegverbod boven de zone rond de Brusselse Warande is sinds 1958 de regel geworden. Elke dag dringen talrijke vliegtuigen deze - in feite verboden - zone binnen zonder dat ze daarbij de wet overtreden: ze worden immers bijgestaan door de diensten voor de doorstroming van het luchtverkeer.

Zelfs de zone rond het koninklijk paleis van Laeken, waarop nochtans geen uitzonderingen mogelijk zijn en waarover dus in geen enkele omstandigheid mag worden gevlogen, blijft 's nachts niet gespaard van overvliegende toestellen met luchtpost.

Onder de beruchte route die volledig door het Brussels luchtruim loopt, liggen de NAVO, Evere, het centrum van Schaerbeek, het Noordstation, het stadscentrum (De Brouckère, Grote Markt, Beurs), de Ninoofse poort, Scheut en Neerpede.

Il devient urgent de procéder, enfin, à une adaptation de la réglementation et de légiférer en fonction de l'évolution du trafic aérien. C'est uniquement pour des raisons de sécurité publique qu'il est proposé d'instaurer une zone d'interdiction totale de survol au-dessus du centre de Bruxelles.

Contrairement à toutes les autres routes de décollage partant de l'aéroport de Zaventem, les routes qui traversent Bruxelles de part en part (Civ 3 D, Nebul 1 D, Dik 2 D, Ntm 1 B) ne survolent que des zones exclusivement denses d'habitats, de bureaux ou d'entreprises. Un avion en difficulté au-dessus de Bruxelles s'écraserait inévitablement sur des quartiers habités. On joue avec la sécurité des bruxellois depuis plus de 27 années, il est à présent raisonnable de ne plus faire courir ce risque à plus d'un million d'habitants.

Toutefois, il faut rester réaliste car une interdiction totale de tout survol d'avion dans une zone de 5 kilomètres de rayon centrée soit sur la Grand-Place, soit sur le Parc de Bruxelles, pourrait mettre la sécurité de la circulation aérienne en danger : les avions seraient obligés de prendre des virages trop importants pour ne pas survoler la zone interdite. La zone interdite de survol ne doit pas se situer trop près des limites des pistes de Zaventem, mais doit garantir une sécurité territoriale certaine pour le centre de la capitale de l'Europe.

C'est pourquoi, il est proposé de compléter l'article 4 de la loi du 27 juin 1937 par une interdiction de survol totale à tout avion, et de limiter la zone d'interdiction à un cercle d'un rayon de 3 kilomètres centré sur la Grand-Place de Bruxelles, car une telle zone protégerait réellement la ville et ses habitants sans remettre en cause l'existence même et le fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles-National.

Pour garantir la sécurité et la tranquillité de toutes les personnes qui vivent, travaillent ou fréquentent Bruxelles, il est important qu'une zone réellement exempte de tout survol d'avions soit instaurée au-dessus de Bruxelles : le nouvel article 4 ne permet plus le passage d'avions au-dessus de Bruxelles que seulement dans des cas exceptionnels strictement limités (avions en difficulté, vols militaires, vols sanitaires et humanitaires, maintien de l'ordre et vols spéciaux pour travaux et transports inhabituels), et en exclut tous les avions de ligne et de fret même suivis et guidés par le service de contrôle de la circulation aérienne !

De voorschriften moeten dringend worden aangepast aan de evolutie van het luchtverkeer. Dit voorstel om boven het centrum van Brussel een volledig vliegverbod in te stellen, is uitsluitend ingegeven door overwegingen van openbare veiligheid.

In tegenstelling tot alle andere opstijgroutes vanuit Zaventem liggen die welke Brussel van noord naar zuid en van oost naar west overspannen (Civ 3 D, Nebul 1 D, Dik 2 D, Ntm 1 B), volledig boven zones met een grote dichtheid aan woningen, kantoorgebouwen en bedrijven. Mocht een vliegtuig boven Brussel in moeilijkheden geraken, dan zou het onvermijdelijk neerstorten op wijken waar mensen wonen. Al ruim zevenentwintig jaar wordt de veiligheid van de Brusselaars in de waagschaal gesteld. Het zou dan ook van redelijkheidszin getuigen onverwijd paal en perk te stellen aan het risico dat meer dan één miljoen inwoners thans loopt.

Niettemin moeten we realistisch blijven, want een volledig vliegverbod in een straal van vijf kilometer rond, ofwel de Grote Markt, ofwel de Brusselse Warande, zou dan weer de veiligheid van het vliegverkeer zelf in het gedrang kunnen brengen. De piloten zouden in dat geval immers worden verplicht om te scherpe bochten om de verboden zone heen te maken. De zone met vliegverbod mag niet tot te dicht bij het uiteinde van de Zaventemse start- en landingsbanen reiken, maar moet tegelijk voldoende waarborgen bieden voor een qua oppervlakte betekenisvol deel van het centrum van de Europese hoofdstad.

Daarom wordt voorgesteld artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 aan te vullen met een volledig vliegverbod voor alle vliegtuigen; wel moet die verboden zone worden beperkt tot een straal van drie kilometer rond de Grote Markt. Een zone van zulke omvang zou de stad en haar bewoners daadwerkelijk bescherming bieden, zonder dat het bestaan en de werking van de luchthaven van Zaventem daardoor op de heling komen te staan.

Teneinde de veiligheid en de rust te waarborgen van al wie in Brussel woont, werkt of op bezoek komt, is het van belang een zone in te stellen waarboven voor alle vliegtuigen een daadwerkelijk vliegverbod geldt. Overeenkomstig het nieuwe artikel 4 zouden vliegtuigen nog slechts in strikt uitzonderlijke gevallen over Brussel mogen vliegen (vliegtuigen in moeilijkheden, militaire vliegtuigen, vliegtuigen met een medische of humanitaire opdracht, vluchten voor de ordehandhaving en vluchten voor ongewone werkzaamheden en transporten). Die uitzondering zou niet gelden voor lijn- en vrachtvliegtuigen, zelfs al worden zij door de luchtverkeersleiding geleid!

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 4 de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne est remplacé par la disposition suivante :

«Art. 4. - Il est interdit aux aéronefs de survoler la partie de la Région de Bruxelles-Capitale située à l'intérieur d'une circonférence de 3 km de rayon, centrée sur la Grand-Place de Bruxelles.

Ne sont pas soumis à l'interdiction prévue à l'alinéa 1^{er} les aéronefs en difficulté, ceux effectuant des vols sanitaires et humanitaires, les vols du maintien de l'ordre et les vols spéciaux accomplissant des travaux et transports inhabituels, les vols militaires, pour autant qu'ils soient suivis et contrôlés par le service de contrôle de la circulation aérienne et se conforment à ses instructions.

Sans préjudice des alinéas 1^{er} et 2, le survol de tout ou partie du royaume peut-être interdit par le Roi aux aéronefs tant nationaux qu'étrangers».

Art. 3

La présente loi entre en vigueur le jour sa publication au *Moniteur belge*.

25 février 1999

J. VANDENHAUTE

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart wordt vervangen door de volgende bepaling:

«Art. 4. - Er geldt een vliegverbod boven het deel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat binnen een straal van drie kilometer rond de Grote Markt van Brussel gelegen is.

Het bij het eerste lid bedoelde verbod is niet van toepassing op luchtvaartuigen die in moeilijkheden verkeren, die vluchten met een medische of een humanitaire opdracht uitvoeren, dan wel vluchten voor ordehandhaving, voor ongewone werken of transporten, of militaire vluchten, op voorwaarde dat zij worden geleid en gecontroleerd door de luchtverkeersleiding en dat zij zich aan de door die instantie opgelegde instructies houden.

Onverminderd het eerste en het tweede lid kan de Koning aan zowel nationale als buitenlandse luchtvaartuigen een verbod opleggen om boven een deel van het Rijk, dan wel boven het gehele Rijk, te vliegen.»

Art. 3

Deze wet treedt in werking op de dag dat zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

25 februari 1999