

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

3 MAI 1999

PROPOSITION DE LOI

relative à l'utilisation nocturne préférentielle des pistes «25 Droite» à l'atterrissage et «07 Gauche» au décollage à l'aéroport de Bruxelles-National en vue de diminuer les nuisances des avions

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR
M. Michel MOOCK

(1) Composition de la commission :
Président : M. Schellens (A.)

A. — Titulaires

C.V.P. MM. Ansoms, Leterme,
Van Eetvelt, Vermeulen.
P.S. MM. Frédéric, Mook,
Toussaint.
V.L.D. MM. Huts, Taelman,
Van Aperen.
S.P. MM. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- MM. Vandenhaute,
F.D.F. Wauthier.
P.S.C. M. Arens.
Vl.Blok M. Geraerts.

Agalev/M. Vanoost.
Ecolo

B. — Plaatsvervangers

MM. Brouns, De Clerck, Didden,
Ghesquière, Vanpoucke.
MM. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
MM. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
MM. Cuyt, Delathouwer,
Verstraeten.
MM. Hotermans, Moerman,
Reynders.
MM. Fournaux, Gehlen.
MM. Huysentruyt, M. Sevenhans.

Mme. Schüttringer,
M Van Dienderen.

C. — Membre sans voix délibérative

V.U. M. Olaerts

Voir:

- 2077 - 98 / 99:

— N° 1: Proposition de loi de M. Vandenhaute.

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

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

3 MEI 1999

WETSVOORSTEL

**betreffende het op de luchthaven van
Zaventem voor nachtvluchten
preferente gebruik van «25 Rechts»
als landingsbaan en van «07 Links»
als startbaan teneinde de vliegtuig-
hinder terug te dringen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER Michel MOOCK

(1) Samenstelling van de commissie :
Voorzitter : de heer Schellens (A.)

A. — Vaste leden

C.V.P. HH. Ansoms, VanEetvelt,
Leterme, Vermeulen.
P.S. HH. Frédéric, Mook,
Toussaint.
V.L.D. HH. Huts, Taelman,
Van Aperen.
S.P. HH. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- HH. Vandenhaute,
F.D.F. Wauthier.
P.S.C. H. Arens.
Vl.Blok H. Geraerts.

Agalev/H. Vanoost.
Ecolo

B. — Plaatsvervangers

HH. Brouns, De Clerck, Didden,
Ghesquière, Vanpoucke.
HH. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
HH. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
HH. Cuyt, Delathouwer,
Verstraeten.
HH. Hotermans, Moerman,
Reynders.
HH. Fournaux, Gehlen.
HH. Huysentruyt, Sevenhans.

Mevr. Schüttringer,
H Van Dienderen.

C. — Niet-stemgerechtigd lid

VU : H. Olaerts

Zie:

- 2077 - 98 / 99:

— N° 1: Wetsvoorstel van de heer Vandenhaute.

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

MESDAMES ET MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 31 mars et 27 avril 1999.

1. — EXPOSÉ DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI

M. Vandenhaute renvoie aux développements de sa proposition de loi (Doc. n° 2077/1). Par souci d'exhaustivité, il précise que la proposition à l'examen est dictée par le bon sens. Il est étonnant que Belgocontrol n'ait pas encore appliqué spontanément les mesures en question. La population apprécierait en tout cas que le ministre fasse appliquer effectivement la procédure proposée. Les grandes compagnies de transport ont d'ailleurs marqué leur accord sur cette procédure. L'intervenant souligne que la BIAC est à la fois juge et partie et qu'elle ne peut avoir le dernier mot dans cette matière.

2. — POSITION DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Le ministre des Transports souhaite intervenir en 3 points :

1. La réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National a notamment consisté à confier l'exploitation de l'aéroport à une nouvelle société anonyme de droit public, la BIAC. La gestion des procédures d'atterrissage et de décollage relève de la responsabilité de l'exploitant.

Les décisions concernant lesdites procédures touchent directement aux questions de capacité de l'aéroport et de gestion des problèmes de bruit et d'environnement.

Dès qu'un aéroport envisage de modifier une procédure de décollage ou d'atterrissage, une concertation avec Belgocontrol s'impose du point de vue opérationnel et de la sécurité. Cependant, il appartient à l'exploitant de décider de l'arbitrage à réaliser entre les intérêts économiques (capacité) et les intérêts écologiques (bruit) dans le respect des prescriptions légales et réglementaires.

L'État fédéral n'intervient en matière d'exploitation de Bruxelles-National que dans le cadre des relations qui existent entre lui et la BIAC.

Plus particulièrement, l'État doit respecter les engagements qu'il a pris dans le contrat de gestion avec la BIAC et doit donc ne plus interférer, par voie réglementaire, dans les domaines qui sont laissés à la responsabilité de BIAC.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken op 31 maart en 27 april 1999.

1. — UITEENZETTING DOOR DE AUTEUR VAN HET WETSVOORSTEL

De heer Vandenhaute verwijst naar zijn toelichting (Stuk nr. 2077/1). Hij voegt er voor alle volledigheid aan toe dat het ter bespreking voorliggend voorstel ingegeven is door het gezond verstand. Het is verwonderlijk dat Belgocontrol het nog niet spontaan heeft toegepast. In ieder geval zou de minister bijval bij de bevolking oogsten indien hij de voorgestelde procedure effectief deed toepassen. De grote vervoersmaatschappijen zijn het overigens met deze procedure eens. De spreker beklemtoont dat BIAC tegelijk rechter en partij is en in deze materie niet het laatste woord mag krijgen.

2. — STANDPUNT VAN DE MINISTER VAN VERVOER

De minister van Vervoer wenst zijn betoog in drie punten op te splitsen :

1. De hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven van Zaventem bestond er onder meer in een nieuwe naamloze vennootschap van publiek recht, de BIAC, te belasten met de exploitatie van de luchthaven. De exploitant is verantwoordelijk voor het beheer van de landings- en opstijgingsprocedures.

De beslissingen betreffende de voormelde procedures houden rechtstreeks verband met de vraagstukken inzake capaciteit van de luchthaven en het beheer van de problemen inzake geluid en milieu.

Als een luchthaven een landings- of opstijgingsprocedure wenst te wijzigen, moet op het stuk van de werkbaarheid en de veiligheid overleg worden gepleegd met Belgocontrol. Het is echter aan de exploitant om een afweging te maken tussen de economische (capaciteit) en de ecologische (geluid) belangen, met inachtneming van de wettelijke en verordeningbepalingen.

Wat de exploitatie van de luchthaven van Zaventem betreft, treedt de federale Staat alleen op in het kader van zijn betrekkingen met de BIAC.

De Staat moet meer bepaald de in de beheersovereenkomst met de BIAC aangegane verbintenissen nakomen en niet langer regelgevend optreden in de domeinen waarvoor voortaan de BIAC bevoegd zal zijn.

2. L'article 32, § 1^{er} du contrat de gestion stipule que : «L'État s'engage à se concerter avec la BIAC avant de prendre, dans le cadre de son pouvoir réglementaire en matière de trafic aérien, des mesures visant spécifiquement à réduire les nuisances occasionnées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National».

Le législateur fédéral peut, bien entendu, déroger à l'article précité. Mais, en tant que représentant du pouvoir exécutif et signataire du contrat de gestion avec BIAC, le ministre doit veiller avant tout au respect des lois et règlements en vigueur, y compris le contrat de gestion.

3. Selon l'esprit de la loi du 21 mars 1991 et du contrat de gestion de BIAC, il appartient à BIAC de prendre les initiatives, et de s'inspirer le cas échéant, des diverses propositions – dont celle présentée par M. Vandenhaute.

A cette fin, l'article 32, § 3 du contrat de gestion prévoit qu'en vue de réduire les nuisances sonores, BIAC s'engage à rechercher les meilleures orientations de flux de trafic aérien et à acquérir les installations aéroportuaires adéquates».

En outre, l'article 32, § 2 prévoit que : «*La BIAC veille à mener une politique adéquate d'information et de dialogue avec les communes directement concernées par les nuisances occasionnées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National*».

Enfin, dans le cadre du schéma précité, le ministre s'engage à transmettre la proposition de loi en examen à l'administrateur-délégué de BIAC et à lui demander de quelle manière il peut tenir compte du fond de votre proposition.

Il s'engage, en outre, à faire part à la commission de son rapport sur le sujet.

Le ministre demande dès lors, compte tenu de tous les éléments portés à votre connaissance, de rejeter la proposition sous cette forme.

3. — POINT DE VUE DE LA BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY (BIAC)

Pierre Klees, administrateur délégué et *Chief Executive Officer* de BIAC, tient tout d'abord à excuser son adjoint, M. Eric Kirsch, spécialiste en matière d'environnement à la BIAC.

2. Artikel 32, § 1, van de beheersovereenkomst stelt het volgende: «*De Staat verbindt zich ertoe om overleg te plegen met BIAC alvorens in het kader van haar reglementaire bevoegdheid inzake luchtvaart maatregelen te treffen die er specifiek op gericht zijn de hinder door de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal te verminderen*».

Uiteraard kan de federale wetgever van voormeld artikel afwijken. Maar als vertegenwoordiger van de uitvoerende macht en als ondertekenaar van de met de BIAC gesloten beheersovereenkomst, moet de minister er in de eerste plaats op toezien dat de vigerende wetten en verordeningen - met inbegrip van die van de beheersovereenkomst - worden nageleefd.

3. Naar de geest van de wet van 21 mei 1991 en van de BIAC-beheersovereenkomst, ligt het initiatief bij de BIAC en moet de vennootschap zich daarbij desnoods door de diverse voorstellen - waaronder dat van de heer Vandenhaute - laten leiden.

Daartoe bepaalt artikel 32, § 3, van de beheersovereenkomst het volgende: «*Teneinde de geluidshinder te verminderen verbindt BIAC zich ertoe om onderzoek te verrichten naar de beste oriëntering van de luchtverkeersstromen en om de passende luchthaveninstallaties aan te schaffen*».

Bovendien stelt artikel 32, § 2: «*BIAC draagt zorg voor een adequaat beleid van informatieverstrekking aan en dialoog met de gemeenten die rechtstreeks te maken hebben met de hinder veroorzaakt door de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal*».

In voormeld raam, verbindt de minister zich er ten slotte toe het ter bespreking voorliggende voorstel aan de gedelegeerd bestuurder van de BIAC te bezorgen en hem te vragen op welke manier hij ten gronde rekening kan houden met uw voorstel.

Bovendien verbindt hij zich ertoe zijn verslag daaroveraan de commissie te bezorgen.

De minister vraagt dan ook, rekening houdend met alle elementen die u ter kennis werden gebracht, het voorstel zoals het thans is gesteld, te verwerpen.

3. — STANDPUNT VAN DE BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY (BIAC)

Pierre Klees, gedelegeerd bestuurder en *Chief Executive Officer* van BIAC, wenst van meet af aan zijn adjunct, de heer Eric Kirsch, specialist inzake milieu van BIAC, te verontschuldigen.

Les procédures de décollage et d'atterrissage relèvent bel et bien de la compétence de BIAC, parce que celle-ci est la seule à pouvoir tenir compte des problèmes liés tant à la capacité qu'à la sécurité de l'aéroport. En cas de modifications importantes, une concertation avec Belgocontrol s'impose.

BIAC prendra évidemment toutes les mesures qui s'avéreront nécessaires pour réduire au maximum les nuisances occasionnées par le fonctionnement de l'aéroport.

Il est toutefois faux de prétendre, comme le fait M. Vandenhoute, que toutes les sociétés de transport auraient marqué leur accord sur la procédure proposée. Seule DHL y est favorable, le trajet entre ses entrepôts et les pistes étant ramené à un minimum. En revanche, la procédure proposée ne serait pas précisément du goût des autres sociétés.

Il est vrai que les conditions météorologiques sont telles la nuit qu'il est possible d'utiliser les pistes tant d'est en ouest que du sud-ouest vers le nord-est. Il convient cependant de s'efforcer de maintenir autant que possible la même direction de vol dans l'intérêt du contrôle du trafic aérien et, évidemment, de la sécurité. La procédure proposée impliquerait que le décollage et l'atterrissage aient lieu sur la même piste, mais en sens opposé. Or, la même direction est en principe toujours maintenue pour le décollage et l'atterrissage. Les statistiques montrent cependant que le décollage pendant les heures de pointe et l'atterrissage pendant les heures de pointe ne sont pas strictement scindés. Il serait dangereux d'utiliser uniquement la piste nord pour le décollage et l'atterrissage en direction de l'est. La concentration sur ces deux pistes - du point de vue physique la même, mais utilisée dans une autre direction - créerait un nouveau déséquilibre. La commune de Steenokkerzeel aurait en effet à subir toutes les nuisances liées au survol d'appareils.

BIAC a toujours été disposé à chercher la meilleure orientation. La société s'est dès lors toujours investie dans un dialogue permanent avec les communes qui subissent des nuisances dues aux activités aéroportuaires. Un programme a été élaboré, en collaboration avec la Katholieke Universiteit Leuven, afin de cerner de manière précise la problématique des nuisances sonores (les «contours de bruits»), d'examiner leur évolution, voire de procéder à des simulations. Cette étude est en cours. Cela n'empêche pas que, dès la mi-juin, on pourra organiser un forum auquel toutes les communes et leurs experts seront invités.

Pour le reste, Belgocontrol est également censé apporter son concours.

Si BIAC est préoccupé, la société émet également des réserves. L'aéroport national représente quelque 25 000 emplois. Dans un proche avenir, le nombre

De aanvlieg- en landingsprocedures behoren wel degelijk tot de bevoegdheid van BIAC omdat alleen deze laatste in staat is rekening te houden met de kwesties die zowel de capaciteit als de veiligheid van de luchthaven aanbelangen. Ingeval van ingrijpende veranderingen, dringt een overleg met Belgocontrol zich op.

Uiteraard zal BIAC alle initiatieven nemen die nodig zijn om de milieuhinder veroorzaakt door de werking van de luchthaven tot een minimum te herleiden.

Het is echter onjuist te beweren, zoals de heer Vandenhoute doet, dat alle vervoersmaatschappijen het eens zouden zijn met de voorgestelde procedure. Deze bewering geldt alleen voor DHL omdat het traject tussen haar pakhuizen en de pistes tot een minimum wordt beperkt. De andere maatschappijen zouden met de voorgestelde procedure echter helemaal niet zo gelukkig zijn.

Weliswaar zijn de meteorologische omstandigheden 's nachts van die aard dat het gebruik van de pistes zowel van oostelijke naar westelijke als van zuidwestelijke naar noordoostelijke richting, mogelijk is. Evenwel wordt er naar gestreefd zoveel mogelijk dezelfde vliegrichting te handhaven in het belang van de verkeersleiding en uiteraard van de veiligheid. De voorgestelde procedure zou erop neerkomen dat het landen en opstijgen op dezelfde piste plaatsheeft, maar wel telkens in tegenovergestelde richting. In principe wordt steeds dezelfde richting gehandhaafd voor het landen én het opstijgen. De statistieken tonen evenwel aan dat het landen tijdens de piekuren en het stijgen tijdens de piekuren niet strikt gescheiden zijn. Het zou gevaarlijk zijn alleen de noordpiste te gebruiken voor het landen en opstijgen in oostelijke richting. De concentratie op die twee pistes - fysiek gesproken dezelfde, maar in een andere richting gebezigd - zou een nieuw onevenwicht teweegbrengen. De gemeente Steenokkerzeel zou alle hinder van overvliegende toestellen te verwerken krijgen.

BIAC is steeds bereid de beste oriëntatie te zoeken. Het is ook in een permanente dialoog met alle gemeenten verwikkeld die hinder ondervinden van de luchthavenactiviteiten. Met de Katholieke Universiteit Leuven werd een programma opgezet om de lawaaihinder precies in kaart te brengen (de zogeheten geluidsprofielen, «contours de bruits» in het Frans), de evolutie daarvan na te gaan en zelfs te simuleren. De studie wordt thans uitgevoerd. Dit neemt echter niet weg dat tijdens de tweede helft van juni reeds het forum kan plaatshebben waarop alle gemeenten met hun respectieve deskundigen worden uitgenodigd.

Voor het overige heeft Belgocontrol ook nog en vin-
gin in de pap.

BIAC is bezorgd, maar ook gereserveerd. De nationale luchthaven zorgt voor om en bij de 25 000 jobs. In de nabije toekomst kunnen dat er zelfs 40 à 50.000

d'emplois pourrait passer à 40 ou 50 000. Toutes ces études sont inspirées par le souci de respecter l'environnement, mais toute mesure qui ferait obstacle au développement de Bruxelles-National, aurait néanmoins des conséquences néfastes pour tous.

L'intervenant attire également l'attention à cet égard sur les mesures que les pouvoirs publics devraient prendre afin d'améliorer l'accessibilité de l'aéroport de Zaventem par le rail et par la route.

4. — POSITION DE BELGOCONTROL

Jean-Claude Tintin, administrateur-délégué de Belgocontrol, souligne d'emblée que Belgocontrol partage à la fois l'inquiétude et les réserves formulées par BIAC.

En effet, si les statistiques météorologiques montrent des tendances, il est aussi des cas plus rares qu'il faut pourtant prendre en compte.

Par ailleurs, l'examen des relevés de trafic montre que la demande actuelle ne sépare pas les départs et les arrivées aussi clairement que semble l'indiquer la proposition de loi.

Les moyennes des nuits des trois dernières semaines sont les suivantes :

* entre 23 h et 01 h (LT)	
arrivées	30
départs	6
* entre 01 h et 06 h (LT)	
départs	29
arrivées	19

Pourtant, l'application de règles générales ne constitue pas pour nous le problème majeur de cette proposition. Ce qui effraie bien plus Belgocontrol, c'est la gestion des exceptions qui se présenteraient inévitablement et qui créeraient des situations très délicates voire scabreuses sur le plan opérationnel et donc susceptibles de compromettre gravement la sécurité aérienne.

En effet, comme l'a rappelé BIAC, pour des raisons de capacité et de sécurité, les flux de trafic d'un aéroport doivent être orientés dans la même direction, qu'il s'agisse de décollages ou d'atterrissages.

Même s'il est théoriquement possible d'éliminer totalement les décollages pendant une période réservée aux atterrissages et vice versa, nous savons que la mise en oeuvre de telles procédures est pratiquement impossible. Les besoins militaires, les vols sanitaires, les dons d'organes, les retards et les problèmes techniques ainsi que les difficultés liées aux correspondances des vols seront autant de bons prétextes de dérogation.

worden. Dit alles gebeurt met oog voor het milieu, maar elke maatregel die de ontwikkeling van de nationale luchthaven in de weg zou staan, zou niettemin nefaste gevolgen met zich brengen voor iedereen.

De spreker wijst in dit verband ook op de maatregelen die de overheid behoort te nemen om de bereikbaarheid van de luchthaven van Zaventem via het spoor en de weg te verbeteren.

4. — POSITIE VAN BELGOCONTROL

De heer Jean-Claude Tintin, gedelegeerd bestuurder van Belgocontrol, wenst van meet af aan duidelijk te stellen dat Belgocontrol zowel de ongerustheid als de reserves geformuleerd door BIAC deelt.

Immers wanneer de meteorologische statistieken tendenzen vertonen, dient men eveneens rekening te houden met de meer zeldzame gevallen.

Overigens, een onderzoek van de verkeersoverzichten toont aan dat de huidige vraag geen duidelijk onderscheid maakt tussen vertrek en aankomst zoals dit in het wetsvoorstel aangeduid wordt.

De gemiddelden van de nachten tijdens de 3 laatste weken zijn als volgt:

* tussen 23 u. en 01 u. (LT)	
aankomst :	30
vertrek :	6
* tussen 01u. en 06u (LT)	
vertrek :	29
aankomst :	19

Het toepassen van algemene regels vormt voor Belgocontrol evenwel niet het grootste probleem in dit voorstel. Hetgeen Belgocontrol meer afschrikt is het beheer van de uitzonderingen die zich onvermijdelijk zullen voordoen en die heel delicate, zelfs riskante situaties zullen creëren op operationeel gebied en die bijgevolg de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar kunnen brengen.

Inderdaad, zoals BIAC reeds aangehaald heeft, dienen de verkeersluchtstromen op een luchthaven wegens capaciteits- en veiligheidsredenen in dezelfde richting georiënteerd te zijn, ongeacht het gaat om opstijgen of landen.

Zelfs indien het theoretisch mogelijk is om het opstijgen gedurende de periode voorbehouden aan het landen te staken en vice versa, weten wij dat deze procedure in de praktijk onmogelijk is. De militaire noden, de sanitaire vluchten, het afstaan van organen, de vertragingen en de technische problemen als ook de problemen gelinkt aan de aansluiting van vluchten vormen dan goede voorwendsels voor afwijkingen.

En outre, il est absolument impossible de refuser du trafic à l'arrivée lorsqu'il s'agit notamment d'une diversion pour des raisons météorologiques ou techniques, les réserves de carburant n'étant pas inépuisables.

En pratique donc, la procédure proposée mettrait les services du contrôle du trafic aérien dans des situations impossibles, n'offrant aucune solution sûre et efficace.

En effet, la piste 07 L n'a pas de procédure permanente d'approche. En créer une, supprimerait les effets de la mesure proposée puisque cela impliquerait de survoler les communes que l'on voudrait protéger. D'autre part, prévoir des arrivées à contre-courant en 25 R pendant la période des départs en 07 L serait suicidaire sur le plan de la sécurité aérienne comme sur celui de la capacité aéroportuaire.

En conclusion, Belgocontrol émet les plus vives réserves au sujet de cette proposition qui engendrerait des procédures inapplicables en pratique et totalement incompatibles avec les règles élémentaires de la sécurité aérienne.

Par contre, Belgocontrol est prêt à examiner toute proposition élaborée par les techniciens de BIAC dans le cadre de leur politique de réduction des nuisances sonores.

5. — EXPOSÉ DE M. TOUWAIDE

M. Touwaide, administrateur délégué de l'Union belge contre les nuisances des avions (UBCNA asbl) fait observer que c'est pour des raisons de concurrence que les vols de nuit ont été autorisés à Zaventem et se sont concentrés sur cet aéroport. D'autres grands aéroports européens n'autorisent pas les vols de nuit. Les services de courrier entendent faire de l'aéroport de Zaventem la plaque tournante de leurs activités de tri. À Schiphol, aéroport cité maintes fois en exemple, on change régulièrement de piste afin de réduire autant que possible les nuisances dues aux atterrissages et aux décollages.

6. — DISCUSSION

M. De Croo admire la persévérance avec laquelle *M. Vandenhaute* défend ses propositions, mais il craint que ces dernières gênent le développement de l'aéroport de Zaventem. Zaventem dispose encore de nombreuses possibilités d'expansion qui ne peuvent être négligées. Au cours de la période 1986-1987, l'aéroport a accueilli entre quatre et cinq millions de passagers par an. En un peu plus d'une décennie, ce chif-

Bovendien is het absoluut onmogelijk aankomend verkeer te weigeren wanneer het gaat over een afleiding wegens meteorologische of technische redenen, gezien de brandstofreserves niet onuitputtelijk zijn.

In de praktijk dus brengt de voorgestelde procedure de diensten van de luchtverkeersleiding in onmogelijke situaties, en biedt ze geen enkele zekere en doeltreffende oplossing.

Inderdaad, piste 07L heeft geen permanente aanvlieprocedure. Zulke procedure creëren zou de effecten van de voorgestelde maatregel tenietdoen. Dit impliceert immers het overvliegen van deze gemeenten die men wenst te beschermen. Anderzijds, aankomsten voorzien in tegenovergestelde richting op baan 25 R gedurende de vertrekperiode op baan 07L zou zowel op vlak van luchtveiligheid als op vlak van de luchthavencapaciteit een catastrofe betekenen.

Kortom, Belgocontrol uit zijn sterke reserves niet betrekking tot dit voorstel dat in de praktijk ontoepasbare procedures inhoudt en dat volledig strijdig is met de regels van de veiligheid van het luchtverkeer.

Daarentegen, zijn wij bereid om elk voorstel uitgewerkt door BIAC in het kader van hun politiek om de geluidshinder te reduceren, te onderzoeken.

5. — BETOOG VAN DE HEER TOUWAIDE

De heer Touwaide, gedelegeerd bestuurder van de Belgische Unie tegen de Vliegtuighinder (BUTV vzw, in het Frans : *Union Belge Contre les Nuisances des Avions, UBCNA asbl*) merkt op dat nachtvluchten op de luchthaven van Zaventem werden toegelaten en er zijn geconcentreerd om concurrentiële redenen. Andere grote Europese luchthavens laten geen nachtvluchten toe. De koerierdiensten willen de luchthaven van Zaventem tot de draaischijf maken van hun sorteeractiviteiten. In Schiphol, dat zo vaak als voorbeeld wordt aangehaald, worden de gebruikte pistes regelmatig gewijzigd om de hinder veroorzaakt door het landen en opstijgen tot een minimum te herleiden.

6. — BESPREKING

De heer De Croo bewondert de standigvastigheid waarmee de heer Vandenhaute zijn voorstellen verdedigt, maar vreest dat een en ander de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem in de weg zal staan. Zaventem heeft nog vele expansiemogelijkheden, die niet onbenut mogen worden gelaten. In de periode 1986-1987 telde men jaarlijks 4 à 5 miljoen reizigers. In iets meer dan een decennium, is

fre a quadruplé. Aujourd'hui, quelque 20 millions de passagers passent par l'aéroport national. Lorsqu'on sait que chaque million de passagers génère directement ou indirectement 4 000 emplois, l'aéroport national - qui accueille 20 millions de passagers par an - fournit par conséquent du travail à quelque 80 000 personnes. La capacité de transport de fret est, elle aussi, loin d'être saturée, puisqu'à peine un cinquième du fret est acheminé par voie aérienne: en d'autres termes, deux tiers du fret sont transportés par la route. Le nombre de mouvements par heure, qui fluctue actuellement entre 64 et 80, pourrait aisément être porté à 100 grâce aux trois pistes en Z de Zaventem. Rappelons que Schiphol accueille annuellement 38 millions de passagers, c'est-à-dire presque le double.

A cette époque, l'intervenant, qui était ministre des transports, a attiré les services de courrier express (Fedex et DHL). L'État belge s'est alors engagé à veiller à ce que l'aéroport soit également ouvert la nuit.

Il est clair qu'il faut tenir compte des inconvénients et que toutes les formes de nuisances doivent être éliminées autant que possible. Les communes riveraines doivent également être associées en permanence à la recherche de solutions non polluantes. L'intervenant votera néanmoins contre la proposition.

M. Vandenhaute rejette catégoriquement la vision apocalyptique développée par M. De Croo. Il maintient qu'eu égard à la situation de l'aéroport de Zaventem, son développement effréné continuera d'entraîner une détérioration de la qualité de la vie et de l'habitat dans les communes riveraines.

7.— VOTES

Art. 1^{er} à 5

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont rejetés par 11 voix contre une.

*
* *

La proposition de loi est rejetée par 11 voix contre une.

Le rapporteur,

M. MOOCK

Le président,

A. SCHELLENS

dit aantal verviervoudigd. Vandaag maken jaarlijks zowat 20 miljoen passagiers gebruik van de nationale luchthaven. Als men weet dat men direct of indirect 4.000 jobs per miljoen passagiers instandhoudt, betekent dit dat - vermits Zaventem jaarlijks 20 miljoen passagiers bedient - zowat 80.000 personen hun brood verdienen dankzij de nationale luchthaven. Ook de capaciteit van het vrachtvervoer is verre van verzadigd, vermits slechts één vijfde via de lucht wordt aangevoerd, of anders gezegd : twee derden wordt langs de weg vervoerd. Het aantal bewegingen per uur, thans schommelend tussen 64 en 80, kan moeiteloos tot 100 worden opgetrokken dankzij de drie pistes in Z-vorm van Zaventem. Ter herinnering bedient Schiphol jaarlijks 38 miljoen passagiers, dit wil zeggen bijna het dubbele.

Als minister van Vervoer heeft de spreker destijds de snelkoerierdiensten - Fedex en DHL - aangetrokken. De Belgische Staat heeft er zich toen toe verbonden de luchthaven ook 's nachts open te houden.

Uiteraard mag men de nadelen niet uit het oog verliezen en moeten alle vormen van hinder zoveel mogelijk moeten worden weggewerkt. De omringende gemeenten moeten ook permanent bij het zoeken naar milieuvriendelijke oplossingen worden betrokken. Niettemin zal spreker tegen het voorstel stemmen.

De heer Vandenhaute is het totaal oneens met de apocalyptische visie van de heer De Croo. Hij blijft van mening dat de ongebreidelde ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem, rekening houdend met haar ligging, gepaard zal blijven gaan met een verslechtering van de kwaliteit van het leven en wonen in de omringende gemeentes.

7. — STEMMINGEN

Art. 1 tot 5

Deze artikelen wordt zonder verdere bespreking verworpen met 11 tegen 1 stem.

*
* *

Het wetsvoorstel wordt verworpen met 11 tegen 1 stem.

De rapporteur,

M. MOOCK

De voorzitter,

A. SCHELLENS