

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

17 avril 2012

PROPOSITION DE LOI**relative à la réglementation
des interdictions de survol**(déposée par M. Bert Wollants et consorts)
_____**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

17 april 2012

WETSVOORSTEL**betreffende het regelen
van vliegverboden**(ingediend door de heer Bert Wollants c.s.)
_____**RÉSUMÉ**

Cette proposition de loi vise à lever l'interdiction permanente de survol de certains domaines royaux. Le Roi pourra encore interdire le survol de certaines parties du territoire, mais uniquement de manière temporaire et pour faire face à une menace ou à des situations d'urgence déterminées.

Les auteurs veulent créer ainsi un espace maximal pour une répartition juste et équilibrée du trafic aérien autour de l'aéroport de Zaventem.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe het permanente vliegverbod boven bepaalde koninklijke domeinen op te heffen. De Koning kan nog steeds een vliegverbod instellen boven bepaalde delen van het grondgebied, maar enkel tijdelijk en bij welbepaalde dreiging of noodsituaties.

De indieners willen hiermee maximale ruimte creëren voor een billijke en evenwichtige spreiding van het vliegverkeer rond de luchthaven van Zaventem.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
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)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>		<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	
<i>Commandes:</i>		<i>Bestellingen:</i>	
Place de la Nation 2		Natieplein 2	
1008 Bruxelles		1008 Brussel	
Tél. : 02/ 549 81 60		Tel. : 02/ 549 81 60	
Fax : 02/549 82 74		Fax : 02/549 82 74	
www.lachambre.be		www.dekamer.be	
e-mail : publications@lachambre.be		e-mail : publicaties@dekamer.be	

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La répartition des nuisances sonores sur le site et aux alentours de l'aéroport de Zaventem est un défi qui a plusieurs fois engendré de vives polémiques au cours des dernières années, mais sans jamais aboutir à une répartition effective, juste et équilibrée de ces nuisances. Depuis quelques années, l'utilisation des pistes et des routes aériennes a dès lors fait l'objet de nombreuses expérimentations en vue de rencontrer les préoccupations liées à la capacité, à la sécurité et à l'exploitation économique de l'aéroport national, tout en accordant l'attention nécessaire au bien-être des riverains.

Dans l'élaboration des procédures nécessaires, divers éléments tels que la densité de population, le nombre de personnes potentiellement gênées ou fortement gênées, l'intensité et la fréquence des nuisances, la capacité nécessaire de l'aéroport, les critères de vent, la sécurité globale des itinéraires de vol, *etc.* sont pris en compte afin de parvenir à une répartition acceptable pour tous les acteurs concernés par ce dossier. Depuis quelques années, l'aspect environnemental commence également à être pris en compte, dès lors que l'utilisation des pistes et des routes aériennes a forcément un impact sur la quantité de carburant que consomment les avions et donc sur les émissions liées à cette consommation, notamment les émissions de CO₂. Dans ce contexte, les routes dites "Zoulou" vers le sud-est, qui font voler les avions autour de la Région de Bruxelles-Capitale dans le but déplacer les nuisances pour la Région bruxelloise vers la périphérie flamande, pourraient notamment être remises en question.

Contrairement à cette approche intégrale, il a été prévu, par le passé, qu'un certain nombre de zones ne pourraient jamais être survolées. Les domaines royaux de Laeken et de Ciergnon en constituent les principaux exemples. Les arguments invoqués pour interdire le survol de ces zones sont principalement liés à la sécurité nationale et au rôle joué en la matière par la maison royale à l'époque. Aujourd'hui, en plus de la sécurité générale, le débat porte également sur la répartition des nuisances sonores. Si la sécurité reste la préoccupation majeure, de nombreux autres sites sont bien sûr concernés tout autant. On peut dès lors se demander pourquoi les domaines royaux exigeraient un niveau de sécurité plus élevé que certains sites stratégiques de production industrielle ou que certaines installations de production d'énergie. En ce qui concerne la répartition des nuisances, il semble opportun d'évaluer l'ensemble

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De spreiding van de geluidshinder op en rond de luchthaven van Zaventem is een uitdaging die gedurende de afgelopen jaren een aantal keer tot een hoogtepunt kwam, zonder de effectieve billijke en evenwichtige spreiding te verkrijgen. Er werd in de afgelopen jaren dan ook heel wat geëxperimenteerd met baan- en routegebruik teneinde zowel de bekommernissen op vlak van de capaciteit, veiligheid en economische exploitatie van de nationale luchthaven te vrijwaren als de bekommernissen op vlak van de leefbaarheid van de omgeving de nodige aandacht te schenken.

Bij het uitwerken van de nodige procedures worden elementen als bevolkingsdichtheid, aantal potentieel gehinderden en sterk gehinderden, de intensiteit van de hinder, de frequentie van de hinder, de benodigde capaciteit van de luchthaven, de windcriteria, de algemene veiligheid van de te vliegen routes, ... enz. meegenomen om in dit dossier tot een aanvaardbare verdeling te komen voor alle actoren. Sinds enige jaren is daarbij ook het ecologische element gekomen omdat het baan- en routegebruik uiteraard een effect heeft op de hoeveelheid brandstof die vliegtuigen verbruiken en de daar bijhorende emissies van onder andere CO₂. Daarbij kunnen o.a. de zogenaamde zulu-routes naar het zuid-oosten worden in vraag gesteld die momenteel rondom het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vliegen teneinde de hinder van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verplaatsen naar de Vlaamse rand.

In tegenstelling tot deze integrale benadering werd voor een aantal zones in het verleden bepaald dat er nooit boven gevlogen zou kunnen worden. Daarvan zijn de koninklijke domeinen van Laken en Ciergnon de belangrijkste voorbeelden. De argumentatie om deze zones niet te overvliegen is vooral te linken aan de nationale veiligheid en de rol die het koningshuis op dat moment vooral innam. Vandaag is de discussie naast algemene veiligheid er ook één van spreiding van geluidshinder. De veiligheid blijft de belangrijkste bekommernis, maar dit geldt uiteraard voor heel wat andere gebieden minstens zoveel. Of de koninklijke domeinen om die reden een hoger beschermingsstatuut vereisen dan bepaalde strategische industriële productiesites of installaties voor de productie van energie, is dan ook twijfelachtig. Wat betreft de spreiding van de hinder lijkt het dan weer aangewezen dat alle aspecten en

des aspects et des sites à l'aune des critères précités relatifs aux nuisances, à la capacité, à la sécurité et à l'empreinte écologique.

Qui plus est, sachant qu'une mesure d'exception a été instaurée pour le successeur au trône, le prince Philippe, lui permettant de survoler sans autre formalité notamment les zones d'interdiction aérienne au-dessus du Heysel et du palais royal, nous souhaitons ouvrir le débat sur la suppression de ces zones.

C'est pourquoi nous plaidons pour la suppression des actuelles interdictions de vol fixées en 1954 et en 1958.

Le principe de l'interdiction de survoler une région bien définie pendant un délai déterminé n'est pas totalement superflu pour autant. En effet, il peut être opportun, dans le cadre de menaces et/ou de situations d'urgence bien déterminées, de suspendre provisoirement le survol de certaines portions du territoire. Cette décision doit toutefois être mûrement réfléchie en raison de son impact sur d'autres régions. À cet égard, il nous semble dès lors indiqué de souligner clairement dans la loi portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne le caractère temporaire de ces interdictions de survol. Cela obligera l'exécutif à intervenir chaque fois après mûre réflexion en la matière.

gebieden kunnen getoetst aan de hierboven vermelde criteria op vlak van hinder, capaciteit, veiligheid en ecologische voetafdruk.

Als we bovendien zien dat er voor troonopvolger prins Filip een uitzonderingsmaatregel is ingevoerd waardoor hij zonder meer over onder andere de "no-flyzones" boven de Heizel en het koninklijk paleis mag vliegen, wil ik de discussie over het afschaffen van deze "no-flyzones" aangaan.

Om die reden wordt ervoor geopteerd om de huidige vliegverboden zoals deze werden vastgesteld in 1954 en 1958 in te trekken.

Het concept van een vliegverbod in een bepaalde regio gedurende een bepaalde termijn is evenwel niet geheel overbodig. Afhankelijk van welbepaalde dreiging en/of noodsituaties kan het relevant zijn om bepaalde delen van het grondgebied tijdelijk niet te overvliegen. Deze afweging dient evenwel goed te worden overwogen gelet op de impact op andere gebieden. Daarbij lijkt het dan ook aangewezen om in de wet houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart duidelijk het tijdelijke karakter van dergelijke vliegverboden in te voegen. Dit verplicht de uitvoerende macht om telkens weloverwogen in te grijpen op dit punt.

Bert WOLLANTS (N-VA)
Minneke DE RIDDER (N-VA)
Bert MAERTENS (N-VA)
Steven VANDEPUT (N-VA)

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 complété par les mots "pour une durée renouvelable de six mois si des motifs de sécurité le justifient".

Art. 3

L'arrêté royal du 11 juin 1954 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume est abrogé.

Art. 4

Les arrêtés royaux du 14 avril 1958 portant interdiction de survol de certaines parties du territoire du Royaume sont abrogés.

8 mars 2012

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 Luchtvaart, wordt aangevuld als volgt: "voor een hernieuwbare periode van 6 maanden indien dit gerechtvaardigd wordt op vlak van veiligheid."

Art. 3

Het koninklijk besluit van 11 juni 1954 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het grondgebied van het Rijk wordt opgeheven.

Art. 4

De koninklijke besluiten van 14 april 1958 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het grondgebied van het Rijk worden opgeheven.

8 maart 2012

Bert WOLLANTS (N-VA)
Minneke DE RIDDER (N-VA)
Bert MAERTENS (N-VA)
Steven VANDEPUT (N-VA)