

INITIATIEFADVIES
BETREFFENDE DE VLUCHTEN BOVEN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST

Brussel, 15 februari 2017.

1. Wat de vluchten boven zijn grondgebied betreft, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn beslissing aangekondigd om een einde te stellen aan de *tolerantie* waarvan het tot nu toe getuigde inzake de controle van de naleving van zijn besluit *Geluidshinder*. Dit besluit werd in 1999 aangenomen en werd op 1 januari 2000 van kracht.
2. Na de aankondiging van deze beslissing deed de Vlaamse Regering een beroep op het Overlegcomité, zodat deze beslissing van Brussel slechts ten vroegste op woensdag 22 februari 2017 van kracht zou kunnen worden (behalve bij een nieuwe aankondiging van belangenconflict door een andere deelstaat).
Op maandag 20 februari 2017 is een vergadering van het Overlegcomité voorzien.
3. De beslissing van Brussel vormt de uitvoering van de *Gewestelijke beleidsverklaring 2014-2019*¹ van de gewestregering die met name bepaalde dat :
de regering een aanzienlijke beperking van de geluidshinder ingevolge de vluchten boven het Brussels grondgebied zal eisen en het besluit betreffende de strijd tegen de geluidsoverlast van vliegtuigen, dat op 1 januari 2000 van kracht werd, wil doen naleven.
De GBV vermeldde echter eveneens dat de gewestregering *bewust is van de noodzaak om de problematiek van de overvluchten te behandelen in een sfeer van overleg en partnership met de andere beleidsniveaus.*
4. In juni 2016 leidde de Brusselse Regering - om de federale Regering te verplichten om in te grijpen - drie rechtszaken « tot staking » in voor de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel.
Deze hebben betrekking op de volgende eisen (samenvatting) :
Wat betreft de periode van 6 tot 7 uur 's morgens
 - de staking van het gebruik van de vliegroutes boven het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens de uurschijf 6-7uur ;
 - ten bijkomende titel, de wijziging van de gebruiksvoorwaarden van de vliegroutes boven het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, om een einde te maken aan de manifeste overtredingen van de

¹ Zie bijlage.

milieunormen die tijdens deze uurschijf van toepassing zijn ;

- hoe dan ook, de vaststelling van de operationele nachtduur van de luchthaven van Brussel-Nationaal op 8 uur (van 23 tot 7 uur), overeenkomstig de richtlijn 2002/49/EC.

Wat betreft de kanaalroute

- de staking van het gebruik van de kanaalroute of - op zijn minst - de wijziging van de gebruiksvoorwaarden van de kanaalroute om de manifeste overtredingen van de van toepassing zijnde milieunormen te laten stoppen.

Wat betreft het oosten van Brussel

- *Het aannemen van een evenwichtige benadering* bij het beheer van de geluidshinder veroorzaakt door de luchthaven van Brussel-Nationaal, en bijgevolg :

o *uitvoering* van een effectenstudie van de exploitatie van de luchthaven voor het leefmilieu, evenals een raadpleging van het publiek;

o *minimalisering* van de impact van de exploitatie van de luchthaven door te kiezen voor een structurele oplossing die de meest dichtbevolkte zones ontziet, met eerbied voor de veiligheidscriteria;

o *oprichting* van een autonome dienst voor de controle van de geluidshinder veroorzaakt door de exploitatie van de luchthaven van Brussel-Nationaal.

- *Beperking van het aantal vluchten boven de dichtbevolkte zones* van het oosten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door een beperking van de huidige route 'bocht naar links' door een toename van het aantal vliegtuigen die opstijgen vanaf piste 19, met een verplaatsing van piste 25L met tenminste 1,8 kilometer naar het oosten of door om het even welke andere oplossing die zou toelaten om op dezelfde wijze de vluchten boven de dichtbevolkte zones van het oosten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te beperken.

- *Verzekeren van de naleving van de windnormen* die momenteel van kracht zijn voor de pistes 25R en 25L, zodat het gebruik van piste 01 hiermee conform zou zijn.

5. Er dient op gewezen dat de luchthavenbevoegdheden in ons land (in de meest brede zin van het woord) veelvuldig en versnipperd zijn. Zo :

- levert het **Vlaamse gewest** verschillende soorten vergunningen af (bijvoorbeeld voor pistes te verlengen); het is vanzelfsprekend bevoegd voor de geluidsnormen boven zijn grondgebied;

- in toepassing van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 is de **federale Staat** bevoegd gebleven voor de uitrusting en exploitatie van de luchthaven van Brussel-Nationaal (artikel 6, §1^{er}, X., 7).

Deze is in dit opzicht als enige bevoegd voor :

- de bepaling van de vliegroutes;

- de bepaling van de modaliteiten voor het gebruik van deze routes (preferentieel gebruik van de pistes, na te leven windnormen, opstijgprocedures, landingsprocedures, uurschema's na te leven voor het gebruik van bepaalde pistes, enz.);
- de bepaling van de noties van dag en nacht op de luchthaven;
- de bepaling van de quota van geplande nachtvluchten;
- de bepaling van na te leven quota inzake geluidshinder (bij opstijgen en landen);
- het gebruik verbieden van bepaalde soorten vliegtuigen;
- ...

De federale Staat moet vanzelfsprekend handelen binnen de naleving van de van toepassing zijnde internationale normen, zoals deze van het ICAO (internationale organisatie van burgerluchtvaart - gespecialiseerde instelling van de Verenigde Naties), de Wereldgezondheidsorganisatie, enz. - de geluidsnormen te Brussel ressorteren tenslotte onder bevoegdheid van het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** (dat in 1999 de reglementering heeft aangenomen die hier wordt bedoeld).

6. Het is volkomen onweerlegbaar dat Brussel Nationale Luchthaven zowel een zeer omvangrijke economische pool als een grote leverancier van banen is.

Brussels Airport Company (BAC) heeft overigens ook een rechtstreekse « impact » op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

- op het vlak van *tewerkstelling* wijst BAC erop dat er 3.000 Brusselaars op de Luchthaven werken (bij BAC zelf of elders op de site), een cijfer dat van Brussels Airport (in de ruime zin) het '1^{ste} gebied voor de privé tewerkstelling van Brusselaars' buiten het Gewest zou maken ;

- op het *economisch* vlak is de impact van de Luchthaven op Brussel ook zeer belangrijk (wat trouwens voldoende is gebleken uit de bijzondere aandacht van de Brusselse gewestelijke overheden na de aanslagen, die opriepen om « de nationale luchthaven zo vlug mogelijk te heropenen »). Bovendien is er voor de luchthaven een zeer belangrijke rol bij de Europese en internationale roeping van Brussel weggelegd.

7. **De Raad** verheugt zich over het toenemend aantal Brusselaars dat buiten het gewestelijke grondgebied een baan vindt. Hij herhaalt zijn verzoek naar de overheden toe om onverwijld alle maatregelen aan te nemen die het toelaten om deze positieve evolutie te versterken, meer bepaald in termen van uitbreiding en betere interregionale coördinatie van de openbare vervoersnetten.

8. Alvorens zich uit te spreken, is **de Economische en Sociale Raad** tot verschillende hoorzittingen willen overgaan.

Aldus heeft hij geluisterd naar een :

- een bestuurder van BAC ;

- alsook naar de Brusselse Minister belast met het Leefmilieu, Mevrouw Céline FREMAULT.

De federale Minister, de Heer François BELLOT, die ook werd gevraagd, heeft de uitnodiging van de Raad naast zich neergelegd.

9. **De Raad** meent dat, in dit uitermate complexe dossier, iedereen zich blameert die vindt dat het mogelijk is om « één enkele verantwoordelijke voor het huidige conflict » aan te wijzen. Omdat ze immers met verschillende, zowel private als meer algemene belangen zijn belast, kunnen noch BAC, noch het Vlaams Gewest, noch de federale overheid, noch het Brussels Gewest beweren dat de (legitieme, maar vaak tegenstrijdige) belangen die ze verdedigen, het hen toelaten om de deur naar een overleg te sluiten.
10. Het lijkt geen twijfel dat BAC (net zoals de meeste ondernemingen) nood heeft aan rechtszekerheid. En iedereen ziet onmiddellijk de absurditeit van een situatie waarbij een luchtvaartmaatschappij financieel zou worden gestraft voor het overschrijden van een geluidsnorm boven een gewestelijk grondgebied, terwijl ze, hypothetisch gesproken, alle bevelen van de « controletoeren » nauwgezet zou hebben opgevolgd, wat voor haar al zovele externe factoren zijn.
11. Het zou echter volkomen misplaatst zijn om hieruit als direct (of enig) gevolg te trekken dat het, alles in aanmerking genomen, « zou volstaan » dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou afzien van zijn beslissing (of deze zou « versoepelen »), om de tewerkstelling te vrijwaren. Een dergelijk standpunt zou geen rekening houden met de situatie in al haar complexiteit.
12. **De Raad** wil economie, tewerkstelling en levenskwaliteit met elkaar verzoenen. Men kan het economische operatoren uiteraard niet kwalijk nemen dat ze opkomen voor hun werkinstrument ; aan werknemers om op te komen voor hun werk. Evenmin kan men het *andere* werknemers (en overigens alle burgers), onder soms zware levensomstandigheden, kwalijk nemen dat er ernaar verlangen om... 's nachts normaal te slapen.
13. **De Raad** stelt vast dat de informatie naar zowel het grote publiek als naar de economische middens toe niet altijd overeenstemt met de realiteit der dingen, teksten en voornemens. Dit verstoort de debatten op ernstige wijze en bemoeilijkt elke vooruitgang. In dat opzicht pleit **de Raad** ervoor dat alle betrokken partijen behoedzaamheid aan de dag zouden leggen en erop zouden toezien dat er correcte informatie wordt verstrekt.
14. **De Economische en Sociale Raad** vraagt dat er, na afloop van de vergadering van 20 februari aanstaande van het Overlegcomité, een strikte kalender zou worden aangenomen voor de werkzaamheden van een Groep ad hoc, die is belast met het vaststellen van de vereiste oplossingen, waarvoor de Raad meer bepaald de volgende acties opsomt :

- de procedures die 's nachts van kracht zijn tot 7 u. uitbreiden (maximale quota count, gebruiksschema van de pistes, routes, ...) ;
- het *Masterplan* van BAC ondersteunen, dat de uitbreiding van piste 25L naar het oosten voorziet, om zo vluchten boven de dichtst bevolkte gebieden te voorkomen, zonder dat er afbreuk aan het verkeerscapaciteit van de luchthaven wordt gedaan ;
- het nachtelijk verbod op de luidste vliegtuigen op basis van nauwgezette en overlegde criteria versterken ;
- de Ringweg zoveel mogelijk reactiveren ;
- een programma instellen aan de hand waarvan luchtverkeersleiders de vaststelling van de banen voor het landen en opstijgen kunnen objectiveren ;
- een onafhankelijk Interfederaal instituut voor de controle van procedures en overlast instellen (eveneens belast met een rol op het vlak van preventie/ beheer van conflicten) ;
- de rechtszekerheid van de vluchtprocedures op basis van de volgende twee beginselen verbeteren :
 - * op voorwaarde dat ze de zes bovenstaande acties naleeft, kan een luchtvaartmaatschappij niet worden bestraft voor het overschrijden van een geluidsnorm boven een gewestelijk grondgebied, wanneer blijkt dat deze voor de betwiste vlucht alle bevelen van de luchtverkeersleiders heeft opgevolgd ;
 - * ingeval van herhaaldelijke overschrijding bemiddelt het Interfederaal controle-instituut.

Tot slot benadrukt **de Raad** dat nog *andere* acties van technische aard tot een evenwichtige ontwikkeling van de luchthaven kunnen bijdragen.

15. In dit complexe dossier acht **de Raad** het opportuun om een nauw politiek overleg in te stellen, waarbij de sociale partners worden betrokken. Hij wil hieraan in een constructieve geest deelnemen.

Bijlage.

Gewestelijke beleidsverklaring 2014-2019 van de Brusselse Regering.

Nieuw plan voor het luchtverkeer boven Brussel

De Brusselaars hebben te lijden onder de hinder die veroorzaakt wordt door het luchtverkeer boven Brussel.

De Regering kan hier niet onverschillig voor blijven.

Zij heeft geen zin in een logica waarbij de Brusselaars tegen elkaar worden uitgespeeld.

Daarom pleit zij voor een duurzame en evenwichtige oplossing.

De Regering is er zich tevens van bewust dat het nodig is de problematiek van het luchtverkeer aan te pakken in overleg en in samenwerking met de andere beleidsniveaus.

De Regering zal derhalve eisen om de hinder die te wijten is aan het luchtverkeer boven Brussel aanzienlijk te verminderen. Eveneens beoogt zij het besluitbetreffende de strijd tegen de lawaaihinder veroorzaakt door vliegtuigen, dat invoege is getreden op 1 januari 2000, te doen naleven.

De Regering zal van bij haar aantreden via alle mogelijke juridische wegen van de luchtvaartmaatschappijen de effectieve inning vorderen van de boetes waarin voorzien is door het lawaai besluit. Daarenboven zal in het licht van het spreidingsbeleid dat van toepassing is boven de dichtbevolkte gebieden, het aantal geluidsmeters worden uitgebreid, zodat deze alle vliegroutes boven het gewestelijk grondgebied bestrijken.

Verder wil de Brusselse Regering dat de federale Regering haar beleid ter zake stoelt op de volgende elementen, uitgaande van de volgende 2 prioriteiten:

- de afschaffing van de recentste routes die op 6 februari zijn ingevoerd

- de bepaling van de nieuwe routes op basis van de volgende criteria:

o het ontzien van de dichtst bevolkte gebieden en de veiligheid van het luchtverkeer moeten gelden als prioritaire criteria bij het uittekenen van de nieuwe routes;

o een controleorgaan oprichten, waarin ook het Gewest vertegenwoordigd is, en objectieve en transparante luchtvaartprocedures vastleggen (met onder meer een verplichte veiligheids-, capaciteits- en milieu-effectenstudie);

o de uitbatingsuren van de luchthaven wijzigen om de nachtperiode, boven Brussel, uit te breiden van 22u tot 7u, een begrenzing instellen van de tonnage van de vliegtuigen die toelating krijgen boven Brussel te vliegen en « quota counts » vastleggen en toepassen met het oog op de naleving van de geluidsnormen (maximum 200 ton tussen 22u en 7u);

o een akkoord over de geleidelijke beëindiging van de nachtvluchten in een Europees kader.

In dit verband wil de Brusselse Regering zich opstellen als partner om mee te helpen zoeken naar een globale en duurzame oplossing. Zij verbindt er zich toe te handelen in overleg met de verenigingen van buurtbewoners.

In het kader van een vermindering van het aantal vluchten boven Brussel zal de Regering daarenboven het Vlaams Gewest verzoeken het plafond voor het aantal nachtvluchten definitief vast te leggen op 15.000 per jaar (10.000 landingen en 5.000 opstijgingen toegestaan tijdens de nacht).

De Regering wenst verder dat de infrastructuur van Brussel-Nationaal, eveneens met het oog op een beperking van de hinder, zoveel mogelijk zou worden aangepast (bijvoorbeeld de verlenging van een baan), indien een onafhankelijke studie bevestigt dat dit opportuun is.