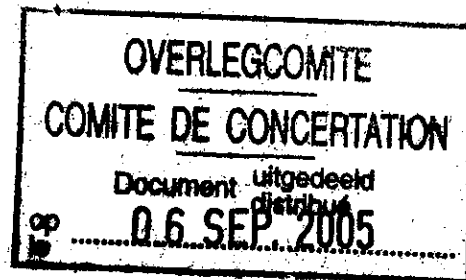


DOC.

460003/001

Nota



Aan: Overlegcomité
Van: Minister van Mobiliteit, Renaat Landuyt
Datum: 07/09/05
Betreft: stand van zaken luchthavenakkoord Brussel-Nationaal

Antecedenten

Er kan verwezen worden naar:

- de beslissing van de federale regering van 20 juli 2005;
- de beslissing van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 20 juli 2005;
- de beslissing van de Vlaamse regering van 15 juli 2005
- de nota van 8 juli 2005 betreffende een principiële beslissing inzake een begeleidingscomité en een controle-instituut voor de politiek inzake geluidshinder door vliegtuiglawaai van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal (*bijlage 1*).
- de nota van 18 juli 2005 van de werkgroep luchthavenakkoord betreffende de opdracht aan de gemeenschappelijke expertencommissie (*bijlage 3*)

Gezamenlijke expertencommissie

In uitvoering van de eerste missie met betrekking tot de geluidsimpact van de geselecteerde scenario's van preferentieel baangebruik en vliegprocedures, heeft de gemeenschappelijke expertencommissie een bestek uitgeschreven (*bijlagen 4a tot 4d*). Er worden drie scenario's van preferentieel baangebruik en vliegprocedures gemodelleerd door de KUL:

- het scenario 1999;
- het scenario januari 2005;
- het scenario juli 2005.

De resultaten zullen op 9 september voorgesteld worden aan de werkgroep.

In uitvoering van de tweede missie, besloot de gemeenschappelijke expertencommissie dat "*in afwachting van bijkomend onderzoek, de formules in het document in bijlage bij de nota van 18 juli 2005 niet juist kunnen worden toegepast en niet zullen toelaten om resultaten te bekomen die representatief zijn voor de reële situatie rond de luchthaven Brussel-Nationaal*". Daarop besloot de werkgroep luchthavenakkoord om de missie te verruimen. Er wordt aan de gemeenschappelijke expertencommissie gevraagd welke criteria gebruikt kunnen worden om voor de verschillende scenario's van baangebruik en vliegprocedures het aantal personen dat potentieel aan slaapverstoring lijdt of een negatieve impact op de gezondheid ervaart tengevolge van lawaai van vliegverkeer, te evalueren en/of te vergelijken. De resultaten van deze opdracht worden verwacht tegen 7 september 2005.

De werkgroep heeft naast deze twee missies besloten om aan Belgocontrol volgende analyses te vragen:

- een analyse van de veiligheid en de operationaliteit van de drie scenario's van baangebruik en vliegprocedures waarvan de geluidsimpact wordt berekend, voor de periode tot het vertrek van de hubactiviteit van DHL (dus met 25.000 bewegingen met de huidige verdeling van de vluchten over de verschillende uren van de nacht) en voor de periode na het vertrek van de hubactiviteit van DHL tot 2020 (met het aantal vluchten en de verdeling over de verschillende uren van de nacht zoals voorzien door BIAC);
- een analyse van de toepassing van de vliegprocedures van de nacht tot 7u i.p.v 6u, opnieuw met een onderscheid tussen de periode voor en na het vertrek van de hubactiviteit van DHL;
- een analyse van de technologische en van de internationale evoluties en van de kritische factoren (oa, met betrekking tot de verwachte piekcapaciteit) voor het determineren van het preferentieel baangebruik en de vliegprocedures tot 2020.

De resultaten worden eveneens tegen 7 september verwacht.

Toekomst van de luchthaven

BIAC heeft de verwachte evolutie van het vliegverkeer tijdens de nacht (23u tot 6/7u) voorgesteld aan de werkgroep luchthavenakkoord (*bijlage 5*).

Het vertrek van de hubactiviteit van DHL, voorzien in de tweede helft van 2008, is een scharnierpunt. Er kan redelijkerwijs verwachten worden dat tot dat vertrek, de luchthaven op volle nachtcapaciteit zal draaien. Daarna daalt het nachtverkeer sterk door het vertrek van de DHL hub om terug te groeien in de verschillende nachtactiviteiten.

De werkgroep luchthavenakkoord heeft aan BIAC verdere informatie gevraagd met betrekking tot

- de evolutie van de individuele QC, meer bepaald de mogelijkheid tot een daling van de individuele QC van 12 naar 8 tijdens de nacht en van 24 naar 12 tussen 6u en 7u;
- de evolutie van de dagvluchten (week en weekend)
- de evolutie van de weekendnachtvluchten.

BIAC zal deze gegevens ten laatste tegen 7 september 2005 leveren.

De werkgroep luchthavenakkoord heeft eveneens kennis genomen van het wettelijk kader voor de invoering van nieuwe exploitatiebeperingen, zijnde de richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperingen op luchthavens in de Gemeenschap, dat in Belgisch recht is omgezet in het Koninklijk Besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperingen op de luchthaven Brussel-Nationaal (*bijlage 6*).

Besluitvormingsprocedure

De werkgroep heeft kennis genomen van de nota van de Minister van Mobiliteit inzake de beslissingsprocedure omtrent het preferentieel baangebruik en de vliegprocedures stappen die kan afgeleid worden uit de rechtspraak van de laatste jaren (*bijlage 7*). De Minister van Mobiliteit acht volgende stappen noodzakelijk in de uitvoering van het luchthavenakkoord teneinde de juridische zekerheid van het eventuele akkoord te optimaliseren:

1. Voorafgaand aan een beslissing dient een onderzoek of een grondige studie verricht te worden van de maatregelen die een schade kunnen toebrengen aan het leefmilieu en aan

de rechten van de omwonenden; teneinde te komen tot een vermindering van de geluidshinder en een evenwicht tussen de verschillende belangen;

2. Er dient een geluidskadaster te worden opgemaakt, die ook de korte perioden en de geluidspieken in overweging neemt, opgesteld op basis van een eenvormige methodologie;
3. Er dient een intensieve juridische screening te gebeuren met betrekking tot het respect voor geldende wetgeving en de algemene rechtsbeginselen;
4. Alle mogelijke criteria moeten op een objectieve en redelijke manier verwerkt worden;
5. Elke wijziging inzake baangebruik en/of vliegprocedures moet voorafgegaan worden door een consultatie van en informatie aan de omwonenden inzake de rechtvaardiging van de wijziging;
6. De uiteindelijke beslissing dient voldoende inhoudelijk en juridisch gemotiveerd te worden.

De Minister van Mobiliteit acht het noodzakelijk dat elk van deze stappen gevolgd wordt. De werkgroep luchthavenakkoord moet bovenstaande stappen verder verfijnen en operationaliseren. De gemeenschappelijke expertencommissie moet het besluitvormingsproces inhoudelijk begeleiden.

Volgende stappen

Op basis van een één of meerdere scenario's voor kader inzake exploitatiebeperkingen en één of meerdere scenario's voor preferentieel baangebruik en vliegprocedures, kan de geluidsimpact onderzocht worden van de periode tot 2020 (na vertrek van de hubactiviteit van DHL) via de opmaak van een simulatie van het geluidskadaster voor 2020.

Op basis van het voorstel tot kader inzake exploitatiebeperkingen, kunnen de wettelijk verplichte onderzoeken in het kader van de richtlijn en het KB inzake de 'evenwichtige aanpak' aangevat worden.

Op basis van het geluidskadaster 2020 kunnen de wettelijke limieten voor het geluid en eventuele noodzakelijke compenserende maatregelen worden onderzocht en vastgelegd.

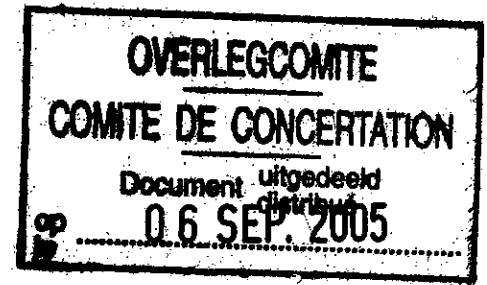
Voorstel tot beslissing

Het overlegcomité neemt kennis van de vooruitgang van de besprekingen omtrent het luchthavenakkoord en bevestigt de wil om zo snel als mogelijk tot een globaal akkoord inzake de lange termijn exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en de stabiele aanpak van de geluidshinder door vliegtuiglawaai van en naar de luchthaven te komen.

DOC.

460003/001

Note



Au : Comité de concertation
Du : Ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt
Date : 07/09/05
Concerne : état des lieux concernant l'accord aéroportuaire de Bruxelles-National

Antécédents

L'on peut se référer à :

- la décision du gouvernement fédéral du 20 juillet 2005 ;
- la décision du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 juillet 2005 ;
- la décision du gouvernement flamand du 15 juillet 2005 ;
- La note du 8 juillet 2005 relative à une décision de principe concernant un comité d'accompagnement et un institut de contrôle pour la politique en matière de nuisances sonores dues au bruit des avions venant de et allant vers l'aéroport de Bruxelles-National (*note 1*) ;
- La note du 18 juillet 2005 du groupe de travail sur l'accord aéroportuaire relatif à la mission donnée à la commission commune d'experts (*note 3*).

Commission commune d'experts

En exécution de la première mission relative à l'impact sonore des scénarios sélectionnés d'utilisation préférentielle de piste et de procédures de vol, la commission commune d'experts a établi un plan (*notes 4a à 4d*). Trois scénarios d'utilisation préférentielle de piste et de procédures de vol sont modélés par la KUL :

- Le scénario 1999;
- Le scénario janvier 2005;
- Le scénario juillet 2005.

Les résultats seront présentés au groupe de travail le 9 septembre.

En exécution de la deuxième mission, la commission commune d'experts a décidé que : « *en attente d'analyses complémentaires, les formules dans le document en annexe de la note du 18 juillet 2005 ne peuvent pas être appliquées correctement et ne permettront pas d'arriver à des résultats représentatifs de la situation réelle autour de l'aéroport de Bruxelles-National* ». En conséquence, le groupe de travail sur l'accord aéroportuaire a décidé d'élargir la mission. Il est demandé à la commission commune d'experts les critères qui peuvent être utilisés pour évaluer et/ou comparer le nombre de personnes qui souffrent potentiellement de troubles du sommeil ou qui subissent un impact négatif sur la santé à la suite du bruit engendré par le trafic aérien pour les différents scénarios d'utilisation de piste et de procédures de vol. Les résultats de cette mission sont attendus pour le 7 septembre 2005.

Outre ces deux missions, le groupe de travail a décidé de demander les analyses suivantes à Belgocontrol :

- Une analyse de la sécurité et du caractère opérationnel des trois scénarios d'utilisation de piste et de procédures de vol dont l'impact sonore est calculé pour la période allant jusqu'au

départ de l'activité hub de DHL (donc avec 25.000 mouvements selon la répartition actuelle des vols sur les différentes heures de la nuit) et pour la période suivant le départ de l'activité hub de DHL jusqu'à 2020 (avec le nombre de vols et la répartition sur les différentes heures de la nuit comme prévu par BIAC);

- Une analyse de l'application des procédures de vol de la nuit jusqu'à 7h au lieu de 6h, avec à nouveau une distinction entre la période avant et après le départ de l'activité hub de DHL ;
- Une analyse des évolutions technologiques et internationales et des facteurs critiques (entre autres, par rapport à la capacité de pic attendue) pour la détermination de l'utilisation préférentielle de piste et des procédures de vol jusqu'à 2020.

Les résultats sont également attendus pour le 7 septembre.

Avenir de l'aéroport

BIAC a présenté l'évolution attendue du trafic aérien nocturne (de 23h à 6/7h) au groupe de travail sur l'accord aéroportuaire (*note 5*).

Le départ de l'activité hub de DHL, prévu pour le deuxième semestre de l'année 2008, représente un point charnière. L'on peut raisonnablement s'attendre à ce que l'aéroport tourne à une capacité nocturne maximale jusqu'à ce départ. Ensuite, le trafic nocturne diminuera fortement à cause du départ du hub de DHL pour croître à nouveau dans les différentes activités nocturnes.

Le groupe de travail sur l'accord aéroportuaire a demandé d'autres informations à BIAC par rapport à :

- L'évolution du QC individuel, plus précisément la possibilité d'une diminution du QC individuel de 12 à 8 durant la nuit et de 24 à 12 entre 6h et 7h ;
- L'évolution des vols diurnes (semaine et week-end).
- L'évolution des vols nocturnes du week-end.

BIAC fournira ces données le 7 septembre 2005 au plus tard.

Le groupe de travail sur l'accord aéroportuaire a également pris connaissance du cadre légal pour l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation, notamment l'Arrêté royal du 25 septembre 2003 établissant des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National transposant la Directive européenne 2002/30 du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté (*note 6*).

Procédures du processus décisionnel

Le groupe de travail a pris connaissance de la note du Ministre de la Mobilité concernant la procédure de décision autour de l'utilisation préférentielle de piste et des procédures de vol qui peut trouver son origine dans la jurisprudence de ces dernières années (*note 7*). Le Ministre de la Mobilité estime les étapes suivantes comme nécessaires à l'exécution de l'accord aéroportuaire afin d'optimiser la sécurité juridique de l'accord éventuel :

1. Avant de prendre une décision, une analyse ou une étude en profondeur des mesures qui peuvent affecter l'environnement et les droits des riverains doit être effectuée afin d'arriver à une diminution des nuisances sonores et à un équilibre entre les différents intérêts ;
2. Un cadastre du bruit doit être établi. Il doit aussi prendre en considération les courtes périodes et les pics acoustiques. Il doit être créé sur la base d'une méthodologie uniforme ;

3. Un screening juridique intensif doit se faire par rapport au respect de la législation en vigueur et des principes généraux de droit ;
4. Tous les critères possibles doivent être traités de manière objective et raisonnable ;
5. Chaque modification en matière d'utilisation de piste et/ou de procédures de vol doit être précédée d'une consultation des riverains et d'une information à ceux-ci concernant la justification de la modification ;
6. La décision finale doit être motivée de manière suffisante au niveau juridique et du contenu.

Le Ministre de la Mobilité estime nécessaire que chacune de ces étapes soit suivie. Le groupe de travail sur l'accord aéroportuaire doit continuer à affiner les étapes susmentionnées et à les rendre opérationnelles. La commission commune d'experts doit accompagner le processus décisionnel au niveau du contenu.

Etapes suivantes

Sur la base d'une proposition cadre en matière de restrictions d'exploitation et d'une proposition de scénarios pour l'utilisation préférentielle de piste et les procédures de vol, l'impact sonore peut être analysé à partir de la période suivant le départ de l'activité hub de DHL jusqu'à l'an 2020 par le biais d'une simulation du cadastre du bruit pour 2020.

Sur la base de la proposition cadre en matière de restrictions d'exploitation, les analyses légalement obligatoires dans le cadre de « l'approche équilibrée » peuvent être entreprises.

Sur la base du cadastre du bruit 2020, les limites sonores légales et les mesures compensatoires éventuellement nécessaires peuvent être déterminées.

Proposition de décision

Le comité de concertation prend acte de l'avancée des discussions relatives à l'accord aéroportuaire et confirme sa volonté d'atteindre aussi vite que possible un accord global sur l'exploitation de l'aéroport Bruxelles-National à long terme et sur l'approche stable de la nuisance sonore causée par des avions venant de et allant vers l'aéroport de Bruxelles-National.