

dat experiment bevestigen? Welk gevolg geeft uw administratie aan die alternatieve procedure? Is het niet aangewezen om dat alternatief in alle politiezones in te voeren? Ik vind dat men de mensen de keuze moet laten, maar die ongelijke behandeling tussen de zones stoort me.

**06.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Verscheidene parketten bieden verkeersovertreders die te snel reden, de mogelijkheid om een opleiding te volgen in plaats van een boete te betalen. Wat de onmiddellijke inning betreft, voorziet de wet niet in die mogelijkheid. Die initiatieven berusten op de pretoriaanse bevoegdheden van de parketten.

De procureur des Konings is hoe dan ook degene die moet oordelen of moet worden vervolgd.

De resultaten van die testcase konden mij niet bezorgd worden. Die lessen zijn zeker een goed middel om overtreeders te sensibiliseren, maar ze duren niet lang genoeg om een heuse bewustwording teweeg te brengen. Het lijkt me verstandiger langere opleidingen voor te stellen, maar alleen voor de recidivisten.

**06.03** **Jean-Luc Crucke** (MR): Hoewel de opleidingsduur relatief kort is, kan het huidige systeem wellicht tot een bewustwording leiden. We zouden over statistieken moeten beschikken. Zou u de FOD kunnen verzoeken de resultaten wetenschappelijk te analyseren?

**06.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik heb mijn diensten gevraagd de kwestie te onderzoeken.

*Het incident is gesloten.*

#### **07** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **André Flahaut** aan de staatssecretaris voor **Mobiliteit**, toegevoegd aan de eerste minister over "**de betrokkenheid van het Waals Gewest bij het nieuwe plan voor het beheer van de geluidsoverlast rond Brussels Airport**" (nr. 11117)
- de heer **Xavier Baeselen** aan de staatssecretaris voor **Mobiliteit**, toegevoegd aan de eerste minister over "**het niet-naleven van het systeem voor de keuze van de start- en landingsbanen door Belgocontrol**" (nr. 11674)
- mevrouw **Clotilde Nyssens** aan de staatssecretaris voor **Mobiliteit**, toegevoegd aan de eerste minister over "**het niet-naleven van de ministeriële onderrichtingen door Belgocontrol**" (nr. 11713)

positifs de l'expérience ? Quel suivi l'administration réserve-t-elle à ce procédé ? N'est-il pas souhaitable de l'étendre à toutes les zones ? Je pense qu'il faut laisser le choix aux gens, mais l'inégalité entre les zones est dérangeante.

**06.02** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*): Plusieurs parquets offrent aux contrevenants qui ont commis un excès de vitesse la possibilité de suivre une formation plutôt que de payer l'amende. Au stade de la perception immédiate, la loi ne prévoit pas cette possibilité. Ces initiatives reposent sur les compétences prétoriennes des parquets.

De toute façon, c'est au procureur du Roi qu'il revient d'apprécier l'opportunité des poursuites.

Les résultats de cette expérience n'ont pas pu m'être communiqués. Ces formations constituent certainement un bon moyen de sensibilisation des contrevenants, mais leur durée est trop courte pour parvenir à une véritable conscientisation. Il me semblerait plus judicieux de proposer des formations plus longues, mais uniquement aux récidivistes.

**06.03** **Jean-Luc Crucke** (MR) : Le système actuel, même avec une durée de formation relativement courte, peut peut-être aussi favoriser la conscientisation. Il nous faudrait des statistiques. Pourriez-vous inviter le SPF à procéder à une analyse scientifique des résultats ?

**06.04** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : J'ai demandé à mes services d'examiner la question.

*L'incident est clos.*

#### **07** **Questions jointes de**

- M. **André Flahaut** au secrétaire d'État à la **Mobilité**, adjoint au premier ministre sur "**l'implication de la Région wallonne dans le nouveau plan de gestion des nuisances sonores de Brussels Airport**" (n° 11117)
- M. **Xavier Baeselen** au secrétaire d'État à la **Mobilité**, adjoint au premier ministre sur "**le non respect du système de sélection des pistes par Belgocontrol**" (n° 11674)
- Mme **Clotilde Nyssens** au secrétaire d'État à la **Mobilité**, adjoint au premier ministre sur "**le non-respect des instructions ministérielles par Belgocontrol**" (n° 11713)
- Mme **Thérèse Snoy** et d'**Oppuers** au vice-premier ministre et ministre de la **Fonction publique, des Entreprises publiques et des**

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het niet-naleven van de ministeriële onderrichtingen door Belgocontrol" (nr. 11717)

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het tijdspad voor de invoering van een geleidelijk verbod op nachtvluchten tijdens het weekend" (nr. 11827)

**07.01 André Flahaut (PS):** In de ministerraad werd er een consensus bereikt over het nieuwe plan voor de beheersing van de door het luchtverkeer op de luchthaven van Zaventem veroorzaakte overlast. Ondanks uw beloften om rekening te houden met alle omwonenden, moet worden vastgesteld dat Waals-Brabant geen stem in het kapittel heeft in het debat dienaangaande.

Waarom wordt het Waalse Gewest niet betrokken bij het samenwerkingsakkoord dat ertoe strekt een instituut voor informatie over de door het luchtverkeer veroorzaakte hinder op te richten? Waarom worden de Waals-Brabantse gemeenten niet uitgenodigd op het overlegforum van de omwonende gemeenten? Wat moeten de inwoners van Waals-Brabant daaruit besluiten? Wat moeten ze ondernemen om te worden gehoord?

Moet ik op de landingsbaan van Melsbroek gaan liggen opdat de belofte gedaan aan het Waalse Gewest en de gemeenten uit Waals-Brabant zouden worden nagekomen?

**07.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!):** Nog steeds wat uw plan dat op maandag 2 februari 2009 in werking moest treden, betreft, heb ik van de omwonenden en de gemeentebesturen vernomen dat Belgocontrol uw richtlijnen al niet meer naleeft. Dat was zeker het geval op zondag 1 maart 2009. De meeste vliegtuigen die de opstijgroute via Chièvres volgen en gebruik maken van het bakken CIV, vertrokken van de korte baan 20, terwijl ze volgens uw richtlijnen en de NOTAM van baan 25R dienden op te stijgen. Het ging vooral om grote en lawaaierige toestellen die naar de VS vlogen.

Een aantal gemeentebesturen die de controletoren hadden gecontacteerd, kregen te horen dat alles normaal was. Dat leek echter niet te kloppen met de feiten.

Men zegt me dat het niet de eerste keer is dat Belgocontrol de beslissingen van de minister slecht uitvoert of fouten maakt bij het toewijzen van de banen, wat bijzonder verontrustend is.

Waarom werden uw richtlijnen op zondag 1 maart

Réformes institutionnelles sur "le non-respect des instructions ministérielles par Belgocontrol" (n° 11717)

- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le timing de l'interdiction progressive des vols pendant les nuits du week-end" (n° 11827)

**07.01 André Flahaut (PS):** Le nouveau plan de gestion des nuisances aériennes de l'aéroport de Zaventem a récemment fait l'objet d'un consensus au Conseil des ministres. Malgré vos promesses de tenir compte de tous les riverains concernés, force est de constater que le Brabant wallon n'a toujours pas voix au chapitre dans le débat sur les nuisances de l'aéroport de Zaventem.

Pourquoi la Région wallonne n'est-elle pas partie prenante de l'accord de coopération qui doit créer un Institut d'information autour des nuisances aériennes ? Pourquoi les communes brabançonnaises wallonnes ne sont-elles pas invitées à la table du forum de concertation réunissant les communes riveraines ? Que doivent en conclure les habitants du Brabant wallon ? Que doivent-ils faire pour être entendus ?

Faut-il que j'aie me coucher sur la piste à Melsbroek pour que les promesses faites à la Région wallonne et aux communes du Brabant wallon soient honorées ?

**07.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!):** Toujours dans le cadre de votre plan qui devait entrer en vigueur le lundi 2 février 2009, il me revient par des riverains et des autorités communales que vos instructions ne sont déjà plus suivies par Belgocontrol, en particulier le dimanche 1<sup>er</sup> mars 2009. En effet, la plupart des avions décollant par la route de Chièvres via la balise CIV sont partis de la courte piste 20 alors que vos instructions et le NOTAM précisait qu'ils devaient partir de la piste 25R. C'était principalement de gros porteurs bruyants pour les États-Unis.

Des autorités communales ont contacté la tour de contrôle, qui a répondu que tout était normal. Cela ne semble pas correspondre à la vérité.

On me dit que ce n'est pas la première fois que Belgocontrol applique mal les décisions du ministre ou que Belgocontrol se trompe dans la sélection des pistes, ce qui est inquiétant.

Pourquoi vos instructions n'ont-elles pas été correctement suivies le dimanche 1<sup>er</sup> mars 2009 ?

2009 niet correct uitgevoerd? Heeft u een initiatief genomen om dergelijke incidenten te voorkomen? Hebben de luchtverkeersleiders een sanctie gekregen?

**07.03** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik zal eerst antwoorden op de vraag van de heer Flahaut. Ik heb er helemaal niets op tegen dat het Waals Gewest zich aansluit bij het samenwerkingsakkoord over het in kaart brengen van de geluidsbelasting, dat met de Gewesten zou moeten worden gesloten, maar ik had graag gezien dat de Waalse overheid een aanvraag indient.

Aan de hand van de blootstelling aan geluidsbelasting die blijkt uit de geluidsc contouren die de luchthavenexploitant jaarlijks opstelt, had de vorige regering de samenstelling van dit forum al vastgesteld. Op grond van de evolutie van de geluidsbelasting zal die samenstelling elk jaar worden herzien. Mochten bepaalde Waalse gemeenten in de toekomst aan een aanzienlijk niveau van geluidsbelasting worden blootgesteld, zal hun uiteraard gevraagd worden om deel te nemen aan het forum.

Het regeerakkoord van 19 december 2008 houdt rekening met de mening van alle betrokken partijen, ook die van Waals-Brabant. Sommige maatregelen belangen wel specifiek de omwonenden van de luchthaven aan, maar andere maatregelen – bijvoorbeeld het verbod op de meest luidruchtige vliegtuigen – komen alle inwoners van het betrokken gebied ten goede.

Wat de niet-naleving van de instructies door Belgocontrol betreft, moet worden onderstreept dat de Europese regelgeving inzake veiligheid de jongste jaren heel wat strenger is geworden.

Het is nu zo dat er voor elke wijziging van de luchtverkeersleidersprocedures een grondige veiligheidsstudie moet worden uitgevoerd. Die studies vereisen uitermate gespecialiseerd personeel en vergen vooral tijd. De luchtverkeersleiders moeten voorts een opleiding volgen in verband met die wijzigingen. Het is dus normaal dat er tijd is verstreken tussen het moment waarop ik de instructies gaf en het moment dat ze in praktijk werden gebracht.

Ik kom nu terug op het gebruik van de landings- en startbanen op 1 maart. Op zondag tussen 6 en 16 uur stijgen de vliegtuigen in de richting van het baken CIV (Chièvres) bij westenwind in principe op van baan 25-R, terwijl de vliegtuigen in zuidoostelijke richting opstijgen van baan 20. Die dag kon baan 20 vóór 9 uur niet gebruikt worden wegens rugwind. Later kon de baan wel weer gebruikt worden, conform het schema. Wanneer er

Avez-vous pris une initiative pour éviter ce genre d'incident ? Des sanctions ont-elles été prises à l'égard des contrôleurs aériens ?

**07.03** **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Je réponds d'abord à M. Flahaut. Je ne suis pas du tout opposé à ce que la Région wallonne soit partie prenante à l'accord de coopération qui devrait être conclu avec les Régions en matière de cartographie du bruit, mais j'aimerais qu'elle en fasse la demande

Le gouvernement précédent avait déjà fixé la composition de ce forum sur base de l'exposition aux différents niveaux de bruit repris dans la cartographie annuelle réalisée par l'exploitant de l'aéroport. Cette composition sera revue chaque année en fonction de l'évolution de ces niveaux. Si des communes wallonnes sont exposées à l'avenir à des niveaux significatifs, elles seront bien entendu invitées à en faire partie.

Les avis de l'ensemble des parties concernées ont été pris en compte dans l'accord de gouvernement du 19 décembre 2008, y compris ceux provenant du Brabant wallon. Certaines mesures adoptées concernent spécifiquement les riverains de l'aéroport tandis que d'autres, comme l'interdiction des avions les plus bruyants, s'adressent à tous les habitants concernés.

En ce qui concerne le non-respect des instructions par Belgocontrol, il faut souligner que la réglementation européenne en matière de sécurité a été considérablement renforcée ces dernières années.

Aujourd'hui, toute modification des procédures de gestion du trafic aérien doit faire l'objet d'une étude de sécurité approfondie. Ces études demandent des personnes très spécialisées et, surtout, du temps. Par ailleurs, les contrôleurs doivent être formés à ces modifications. Il est donc normal qu'un certain temps se soit écoulé entre les instructions que j'ai données et leur application.

J'en viens à l'utilisation des pistes le 1<sup>er</sup> mars. Le dimanche entre 6 heures et 16 heures, les décollages en direction de la balise CIV (Chièvres) se font normalement sur la piste 25-R lorsque le vent vient de l'ouest alors que les décollages en direction du sud-est se font sur la piste 20. Ce jour-là, la piste 20 n'a pu être utilisée avant 9 heures en raison d'un vent arrière. Après, elle a pu être utilisée à nouveau, conformément au schéma. Lorsqu'il y a

van baan gewisseld wordt, moeten de luchtverkeersleiders de wijziging in het AMS-systeem (*Airport Movement System*) ingeven. Dat systeem zorgt ervoor dat de baan en de overeenstemmende vliegroute automatisch worden toegekend aan elke vlucht.

Op zondagochtend biedt het AMS verschillende mogelijkheden. In dit geval maakte de verkeersleider de verkeerde keuze en moesten de vluchten in de richting van het baken CIV per abuis van baan 20 vertrekken. Er stegen vier vliegtuigen met bestemming Spanje en Senegal op voordat de fout werd rechtgezet. Het betreft een menselijke fout, maar volgens Belgocontrol kwam de veiligheid niet in het gedrang.

Sindsdien heeft Belgocontrol corrigerende maatregelen getroffen en het AMS-systeem gewijzigd om een herhaling van dat incident te voorkomen. Ik heb de toezichthoudende overheid van Belgocontrol, BSA-ANS (*Belgian Supervisory Authority for Air Navigation Services*) de opdracht gegeven na te gaan of die corrigerende maatregelen volstaan. De luchtvaartinspectie is met een onderzoek gestart en heeft de nodige vaststellingen met betrekking tot de onregelmatigheid gedaan.

**07.04 André Flahaut (PS):** Het feit dat minister Charles Michel het advies voor de provincie Waals-Brabant heeft gegeven, is nogal ongelukkig, want de MR vertegenwoordigt helemaal niet Waals-Brabant! Ik zal bovendien minister-president Demotte en minister Antoine laten ondervragen om na te gaan waarom ze zich niet enthousiaster hebben getoond voor dat samenwerkingsakkoord.

Ik zal vragen dat men ambtshalve rekening houdt met de gemeenten uit Waals-Brabant en ze niet uitsluit, omdat ze niet voldoende last zouden hebben van de geluidshinder! Voorts hoop ik dat ze gevolg zullen geven aan de demarches die ik op grond van uw antwoord zal doen.

**07.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!):** Ik ben blij dat u toegeeft dat er vier fouten werden gemaakt, maar ik meen dat ze wel degelijk gevolgen hebben gehad voor de veiligheid. Het verheugt me ook dat er werk gemaakt wordt van een systeem om na te gaan of de corrigerende maatregelen wel toereikend zijn.

*Het incident is gesloten.*

**08 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de goedkeuring van de richtlijn betreffende**

verandering de pistes, les contrôleurs aériens doivent introduire la modification dans le système AMS (*Airport Movement System*), qui veille à ce que la piste et la route de vol correspondante soient automatiquement attribuées à chaque vol.

Le dimanche matin, il existe plusieurs possibilités dans l'AMS. En l'occurrence, un mauvais choix a été fait par le contrôleur et les vols vers la balise CIV se sont vu attribuer par erreur la piste 20. Quatre décollages à destination de l'Espagne et du Sénégal y ont eu lieu avant que cette erreur ne soit corrigée. Il s'agit d'une erreur humaine qui, selon Belgocontrol, n'a pas eu de répercussion sur la sécurité.

Depuis lors, Belgocontrol a pris des mesures correctrices et modifié le système AMS pour éviter que cette erreur ne se reproduise. J'ai chargé l'autorité de supervision de Belgocontrol, le BSA-ANS (*Belgian Supervisory Authority for Air Navigation Services*) de vérifier que les mesures correctrices sont suffisantes. L'inspection aéronautique a démarré une enquête et procédé au constat de l'irrégularité.

**07.04 André Flahaut (PS):** Le fait que M. Charles Michel ait donné l'avis pour la province du Brabant wallon est un peu ennuyeux, car le MR ne représente pas tout le Brabant wallon! Je ferai en outre interpellier MM. Demotte et Antoine pour savoir pourquoi ils n'ont pas montré plus d'enthousiasme pour cet accord de coopération.

Je demanderai de prendre d'office en considération les communes du Brabant wallon et de ne pas les exclure parce qu'elles ne seraient pas touchées par un niveau de bruit significatif! Pour la suite, j'espère qu'elles donneront une suite aux démarches que je ferai sur la base de votre réponse.

**07.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!):** Je me réjouis que vous reconnaissiez que quatre erreurs ont été commises, mais je ne suis pas d'accord pour dire qu'elles n'ont pas eu d'impact sur la sécurité. Je me réjouis également de la mise en place d'un système de vérification du caractère suffisant des mesures correctrices.

*L'incident est clos.*

**08 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'adoption de la directive sur les redevances aéroportuaires" (n° 11711)**