

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

25 november 2016

SCHRIFTELIJKE VRAGEN

**van de heren Martijn van Helvert
en Erik Ronnes over de berichten
“Wintelre is overlast
Eindhoven Airport zat”**

en

ANTWOORD

van het Comité van Ministers

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

25 novembre 2016

QUESTIONS ÉCRITES

**de MM Martijn van Helvert et Erik Ronnes
concernant les communiqués « Wintelre en a
assez des nuisances générées par
l'aéroport d'Eindhoven »**

et

RÉPONSE

du Comité de Ministres

Het Comité van Ministers heeft met belangstelling kennis genomen van de schriftelijke vragen van twee leden van uw Raad over de berichten "Wintelre is overlast Eindhoven Airport zat."

Heeft u kennis genomen van de berichten «Wintelre is overlast Eindhoven Airport zat»? (Radio EenVandaag, 8 juni 2015)

Voor zover het in de eerste plaats gaat om een dossier dat valt onder de bilaterale betrekkingen tussen België en Nederland heeft het Benelux Comité van Ministers kennis genomen van dit dossier via de schriftelijke vraag die door de Achtbare Leden is ingediend.

Bent u op de hoogte van het feit dat de route-optimalisatie 1B heeft geleid tot meer overlast in Wintelre?

Het Benelux Comité van Ministers kan u meedelen dat men in Nederland op de hoogte is dat de routeoptimalisatie 1B ertoe heeft geleid dat de inwoners van Wintelre aangeven meer overlast te ervaren van het vliegverkeer. In de aanloop naar de gefaseerde uitbreiding van het civiele luchtverkeer op Eindhoven Airport is veel aandacht besteed aan hinderbeperking, zowel bij de start als bij de landing. Voor vertrekkende vliegtuigen zijn de vertekroutes geoptimaliseerd om woonkernen zoveel mogelijk te ontzien. Woonkernen geheel midden in een dichtbevolkt gebied als Noord-Brabant niet mogelijk; er zullen daarbij altijd keuzes moeten worden gemaakt. Momenteel vindt er onder regie van de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport een evaluatie plaats van route 1B. In deze evaluatie wordt onder andere onderzocht welke mogelijkheden er zijn om tot verdere optimalisatie te komen. De mogelijkheden tot routeoptimalisatie zijn beperkt: een routeverandering brengt op de ene plaats verbetering, maar elders juist meer hinder. De resultaten van de evaluatie worden verwacht begin 2017.

Is het u bekend dat door het feit dat piloten regelmatig het uiterste van de noordelijke bandbreedtegrens van de vliegroute (ofwel uiterste binnenbocht) opzoeken, de overlast groot is en

Le Comité de Ministres a pris connaissance avec intérêt des questions écrites des deux membres de votre Conseil au sujet des communiqués "Wintelre en a assez des nuisances générées par l'aéroport d'Eindhoven"

Avez-vous pris connaissance des communiqués "Wintelre en a assez des nuisances générées par l'aéroport d'Eindhoven Airport"? (Radio EenVandaag, 8 juni 2015)

Dans la mesure où il s'agit en premier lieu d'un dossier qui relève des relations bilatérales entre la Belgique et les Pays-Bas, le Comité de Ministres Benelux a pris connaissance de ce dossier par le biais de la question écrite soumise par les honorables Députés.

Etes-vous informé de ce que l'optimisation de la route aérienne 1B a généré davantage de nuisances à Wintelre?

Le Comité de Ministres Benelux peut vous annoncer que les Pays-Bas sont au courant du fait que l'optimisation de la route aérienne 1B a conduit les habitants de Wintelre à déclarer qu'ils souffrent davantage des nuisances du trafic aérien. En prélude à l'extension graduelle du trafic aérien civil à l'aéroport d'Eindhoven, on a accordé beaucoup d'attention à la limitation des nuisances, tant au décollage qu'à l'atterrissage. Pour les avions au départ, les routes d'envol ont été optimisées pour contourner autant que possible les zones résidentielles. Il n'est pas possible d'éviter totalement les zones résidentielles dans une zone avec une population aussi dense que le Brabant septentrional; on devra toujours faire des choix. Pour le moment, une évaluation de la route aérienne 1B a lieu sous l'égide de la concertation "Uitvoeringstafel Eindhoven Airport". Cette évaluation examine entre autres les possibilités d'une optimisation plus poussée. Les possibilités d'optimisation de la route aérienne sont limitées; un changement de route apporte une amélioration à un endroit, mais génère justement plus de nuisances ailleurs. Les résultats de l'évaluation sont attendus début 2017.

Savez-vous que, parce que les pilotes recherchent souvent la limite du couloir nord de la route aérienne (c'est-à-dire l'extrémité du virage intérieur), les nuisances sont importantes et des

dat vliegtuigen daardoor op tussen de 300 en 500 meter hoogte over het dorp vliegen?

Vliegroutes worden op de kaart aangegeven met een lijn. In werkelijkheid volgen niet alle vliegtuigen precies die lijn, maar is er een zekere spreiding die mede afhankelijk is van het vliegtuigtype en van de weersomstandigheden, in het bijzonder de wind. Daarom kennen alle vliegroutes noodzakelijkerwijs een bandbreedte, die niet zomaar kan worden verkleind.

Wel zijn voor Eindhoven Airport afspraken gemaakt over «optimale» corridors (breed boven dunbevolkt gebied, smal tussen twee dorpskernen door). Of bij Eindhoven Airport daadwerkelijk vaker de “binnenbocht” wordt gevlogen, wordt beschouwd in de evaluatie van route 1B. Indien uit de evaluatie blijkt dat dit daadwerkelijk het geval is, zal gekeken worden naar de onderliggende oorzaak hiervan en naar mogelijke oplossingen.

Is er al overleg geweest tussen België en Nederland over het vertrekkend verkeer in zuidelijke richting vanaf Eindhoven Airport in de afgelopen periode, zo ja wanneer en wat was daar de uitkomst van?

Er is effectief regelmatig luchtvaartoverleg tussen België en Nederland. Er bestaan reeds afspraken tussen de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA), de Belgische militaire luchtverkeersleiding (Belga Radar), Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) en Belgische civiele luchtverkeersleiding (Belgocontrol) over het gebruik van het Belgische luchtruim. Op basis van deze afspraken wordt op ad hoc basis gebruik gemaakt van het Belgische luchtruim door vertrekkend verkeer in zuidelijke richting vanaf Eindhoven Airport.

In de evaluatie van route 1B wordt bekeken wat de effecten zijn van een eventuele intensivering van het gebruik van de zuidelijke route, bijvoorbeeld ten aanzien van de verschuiving in hinderbeleving voor andere woonkernen. Een wijziging van de route brengt op de ene plaats verbetering, maar zorgt elders juist voor meer hinder. Dit vergt een zorgvuldige afweging, die in overleg met de partijen aan de Uitvoeringstafel Eindhoven Airport zal worden gemaakt. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan zal

avions survolent ainsi le village à 300 et 500 mètres d'altitude?

Les routes aériennes sont indiquées sur la carte par une ligne. En réalité, tous les avions ne suivent pas exactement cette ligne, mais il y a une certaine dispersion qui dépend notamment du type d'avion et des conditions météorologiques, en particulier le vent. C'est la raison pour laquelle toutes les routes aériennes empruntent nécessairement un couloir qui ne peut pas être rétréci comme ça.

Il est vrai que des accords ont été pris pour l'aéroport d'Eindhoven sur des corridors “optimaux” (larges au-dessus d'une zone à faible densité de population, étroits entre deux localités). L'évaluation de la route 1B prendra en considération si le “virage intérieur” est effectivement emprunté plus souvent à l'aéroport d'Eindhoven Airport. Si l'évaluation montre qu'il en est bien ainsi, la cause sous-jacente sera analysée et des solutions seront recherchées.

Une concertation a-t-elle déjà eu lieu entre la Belgique et les Pays-Bas au sujet des avions décollant vers le sud depuis l'aéroport d'Eindhoven Airport au cours de la période écoulée et, dans l'affirmative, quand cette concertation a-t-elle eu lieu et quels en ont été les résultats?

Il y a effectivement une concertation aéronautique régulière avec la Belgique. Il existe déjà des accords entre la “Militaire Luchtvaart Autoriteit” (MLA), le contrôle aérien militaire belge (Belga Radar), Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) et le contrôle aérien civil belge (Belgocontrol) sur l'utilisation de l'espace aérien belge. En vertu de ces accords, il est fait usage sur une base ad hoc de l'espace aérien belge pour le trafic décollant vers le sud depuis l'aéroport d'Eindhoven.

L'évaluation de la route 1B déterminera les effets d'une éventuelle intensification de l'usage de la route sud, par exemple au niveau du déplacement des nuisances ressenties pour les autres zones résidentielles. Une modification de la route apporte une amélioration à un endroit, mais génère justement plus de nuisances ailleurs. Ceci exige une mise en balance soigneuse qui sera faite en concertation avec les parties à la concertation “Uitvoeringstafel Eindhoven Airport”. En fonction

in het overleg tussen Nederland en België worden nagegaan of het gebruik van de zuidelijke route kan worden geïntensiveerd.

Is het mogelijk om op dit moment op basis van de Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) afspraken te maken, waardoor vertrekkende vliegtuigen naar het zuiden en naar het westen in een rechte lijn kunnen opstijgen en ter hoogte van de E34 de landsgrens kunnen passeren?

Afspraken over een vliegroute tussen Nederland en België kunnen worden gemaakt op grond van de soevereiniteit van beide landen over hun eigen luchtruim, waarbij een eventuele gezamenlijke oplossing voor een vliegroute door beide landen aan weerszijden van de grens kan worden geïmplementeerd. In aanvulling hierop moeten betrokken luchtverkeersleidingsorganisaties procedures afspreken voor het gebruik van deze vliegroute. In de praktijk worden afspraken over luchtruimindeling of vliegroutes voor vliegvelden nabij landsgrenzen al jarenlang gemaakt tussen buurlanden en hun respectieve luchtverkeersleidingsorganisaties. Zo zijn er op dit moment reeds afspraken tussen de MLA, Belga Radar, MUAC en Belgocontrol over het gebruik van het Belgische luchtruim. Op basis van deze afspraken wordt op ad hoc basis gebruik gemaakt van het Belgische luchtruim door vertrekkend verkeer in zuidelijke richting vanaf Eindhoven Airport.

Het zo nodig maken van bilaterale afspraken over verbeteringen in het luchtruim tussen luchtverkeersleidingsorganisaties gebeurt conform de bestaande werkwijze. Deze werkwijze wordt ook op FABEC niveau toegepast.

Kan het Comité van Ministers een coördinerende rol vervullen, waardoor vertrekkende vliegtuigen naar het zuiden en naar het westen in een rechte lijn kunnen opstijgen en ter hoogte van de E34 de landsgrens kunnen passeren?

Gelet op het in het antwoord op vraag 5 beschreven proces, is er op dit ogenblik geen rol weggelegd voor het Benelux Comité van Ministers voor dergelijke bilaterale kwesties. Indien uit de evaluatie van route 1B naar voren komt dat het intensiveren van

de ses résultats, les Pays-Bas et la Belgique examineront en concertation si l'usage de la route sud peut être intensifié.

Est-il possible actuellement, sur la base du Functional Airspace Block Europe Central (FABEC), de conclure des accords aux termes desquels des avions se dirigeant vers le sud et vers l'ouest puissent décoller en ligne droite et passer la frontière nationale à la hauteur de l'E34?

Des accords sur une route aérienne peuvent être conclus entre les Pays-Bas et la Belgique en vertu de la souveraineté des deux pays sur leur propre espace aérien, ce qui permettrait éventuellement la mise en œuvre par les deux pays d'une solution commune pour une route aérienne de part et d'autre de la frontière. A titre complémentaire, les organisations concernées pour le contrôle aérien doivent convenir de procédures pour l'utilisation de cette route aérienne. Dans la pratique, cela fait des années que les pays voisins et leurs organisations respectives pour le contrôle aérien passent des accords sur le partage de l'espace aérien ou les routes aériennes vers les aéroports à proximité des frontières nationales. Ainsi, il existe dès à présent des accords entre MLA, Belga Radar, MUAC et Belgocontrol sur l'utilisation de l'espace aérien belge. En vertu de ces accords, il est fait usage sur une base ad hoc de l'espace aérien belge pour le trafic décollant vers le sud depuis l'aéroport d'Eindhoven.

En cas de besoin, les organisations en charge du contrôle aérien passent des accords sur les améliorations dans l'espace aérien, conformément à la procédure existante. Cette procédure est également appliquée au niveau FABEC.

Le Comité de Ministres pourrait-il jouer un rôle de coordination pour faire en sorte que des avions se dirigeant vers le sud et vers l'ouest puissent décoller en ligne droite et passer la frontière nationale à hauteur de l'E34?

Vu le processus décrit dans la réponse à la question 5, aucun rôle n'est dévolu en ce moment pour le Comité de Ministres Benelux pour ce genre de questions bilatérales. Si l'évaluation de la route 1B fait apparaître que l'intensification de la route sud

de zuidelijke route wenselijk is, zal de MLA hierover in contact treden met Belga Radar en Belgocontrol.

Bent u bekend met meer vergelijkbare situaties in België, Luxemburg en Nederland?

Het Benelux Comité van Ministers is niet bekend met vergelijkbare situaties in België, Luxemburg en Nederland.

est souhaitable, la MLA prendra contact à ce sujet avec Belga Radar et Belgocontrol.

Avez-vous connaissance de cas comparables en Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas?

Le Comité de Ministres Benelux n'a pas connaissance de cas comparables en Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas.