

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 juillet 2023

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à pallier le problème des nuisances
générées par le survol aérien autour de
l'aéroport de Bruxelles-National tout en
conciliant le développement économique
de cet aéroport

Rapport

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
Mme **Marianne Verhaert**

Sommaire**Pages**

I. Procédure	3
II. Exposé introductif de l'auteur	3
III. Discussion	4
A. Questions et observations des membres	4
B. Réponses de l'auteur	11
C. Répliques des membres	11
D. Réponses complémentaires de l'auteur	12
IV. Votes	12
A. Considérants	12
B. Dispositif	13

*Voir:*Doc 55 **0291/ (S.E. 2019):**

001: Proposition de résolution de Mme Rohonyi et M. De Smet.
002: Amendement.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 juli 2023

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

over het ondervangen van het probleem van
de hinder als gevolg van het overvliegen van
het gebied rond de luchthaven
Brussel-Nationaal, zonder daarbij afbreuk
te doen aan de economische ontwikkeling
van die luchthaven

Verslag

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
mevrouw **Marianne Verhaert**

Inhoud**Blz.**

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de indiener	3
III. Bespreking	4
A. Vragen en opmerkingen van de leden	4
B. Antwoorden van de indiener	11
C. Replieken van de leden	11
D. Aanvullende antwoorden van de indiener	12
IV. Stemmingen	12
A. Consideransen	12
B. Verzoekend gedeelte	13

*Zie:*Doc 55 **0291/ (B.Z. 2019):**

001: Voorstel van resolutie van mevrouw Rohonyi en de heer De Smet.
002: Amendement.

09955

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Stefaan Van Hecke

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Michael Freilich, Katrien Houtmeyers, Anneleen Van Bossuyt
Ecolo-Groen PS	Barbara Creemers, Stefaan Van Hecke, Albert Vicaire Christophe Lacroix, Leslie Leoni, Patrick Prévot
VB	Erik Gilissen, Reccino Van Lommel
MR	Denis Ducarme, Florence Reuter
cd&v	Leen Dierick
PVDA-PTB	Roberto D'Amico
Open Vld	Kathleen Verhelst
Vooruit	Melissa Depraetere

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Mieke Claes, Peter De Roover, Frieda Gijbels, Wouter Raskin
Laurence Hennuy, Olivier Vajda, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre Malik Ben Achour, Chanelle Bonaventure, Ahmed Laaouej, Philippe Tison
Katleen Bury, Wouter Vermeersch, Hans Verreyt Mathieu Bihet, Benoît Piedboeuf, Vincent Scoumeau
Koen Geens, Jef Van den Bergh Maria Vindevoghel, Thierry Warmoes Robby De Caluwé, Christian Leysen Anja Vanrobaeys, Kris Verduyck

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés Maxime Prévot

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
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)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions des 18 mai 2021, 22 février 2022 et 27 juin 2023.

I. — PROCÉDURE

La commission a décidé de demander des avis écrits (art. 28, 1, § 1^{er}, du Règlement de la Chambre):

- aux organisations syndicales;
- à *Airport Mediation* (Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National);
- à la direction de Brussels Airport;
- aux régions.

Les avis obtenus ont été mis à la disposition des membres.

La commission a rejeté une demande d'organiser des auditions par 11 voix contre 5.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR

M. François Desmet (DéFI) présente la proposition de résolution. Pour le détail, il est renvoyé aux développements (DOC 55 0291/001, p. 3 et suivantes).

Le membre estime qu'il est temps d'aboutir avec le dossier, environ quatre ans après le dépôt du texte. En effet, la situation a tendance à s'aggraver pour les habitants, pas seulement au sud et à l'est de l'aéroport de Bruxelles – National, mais aussi au centre ou au nord de Bruxelles (Ganshoren, Jette, Koekelberg), et le gouvernement n'est guère entreprenant. M. De Smet invite les membres à soutenir sa proposition de résolution en toute indépendance, sans céder à la participatie. Il importe d'accorder la priorité à l'intérêt général.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 18 mei 2021, 22 februari 2022 en 27 juni 2023.

I. — PROCEDURE

De commissie heeft beslist om schriftelijke adviezen in te winnen (artikel 28, 1, § 1, van het Reglement van de Kamer) van:

- de vakbonden;
- *Airport Mediation* (de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal);
- de directie van Brussels Airport;
- de gewesten.

De verstrekte schriftelijke adviezen werden ter beschikking gesteld van de leden.

De commissie heeft een verzoek om hoorzittingen te houden verworpen met 11 tegen 5 stemmen.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE INDIENER

De heer François Desmet (DéFI) licht het voorstel van resolutie toe. Voor meer details wordt verwezen naar de toelichting (DOC 55 0291/001, blz. 3 en volgende).

Het lid is van oordeel dat thans, ongeveer vier jaar nadat de tekst werd ingediend, de tijd is aangebroken om het dossier af te ronden. De situatie wordt er voor de betrokkenen immers niet beter op, niet alleen voor wie ten zuiden en ten oosten van Brussels Airport woont, maar ook voor wie in het centrum van Brussel of in het noorden (Ganshoren, Jette, Koekelberg) woont, en de regering is niet zeer ondernemend. De heer De Smet roept de leden op om zijn voorstel van resolutie in volledige onafhankelijkheid te steunen, zonder toe te geven aan de participatie. Het komt erop aan voorrang te geven aan het algemeen belang.

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Bert Wollants (N-VA) s'étonne de l'appel à respecter l'intérêt général par l'auteur de la proposition de résolution, qui est très partisane, alors que le droit à un environnement sain est une évidence. En revanche, l'intervenant ne peut accepter que tous les autres droits fondamentaux soient considérés comme étant secondaires, et estime peu souhaitable de porter atteinte au développement économique de Brussels Airport.

Il semble difficilement concevable qu'interdire les vols nocturnes n'entraîne pas de préjudice quant aux activités économiques. Il faut, au contraire, tenir compte de la spécificité de cet aéroport, dont la situation géographique, qui est singulière, s'explique par des motifs historiques. L'on ne saurait, du coup, le comparer aux autres aéroports européens. En effet, l'aéroport se trouve à proximité d'une grande ville et il dispose d'un nombre de pistes de décollage et d'atterrissage limité.

Autrement dit, il convient de mettre en balance les différents droits fondamentaux en jeu, à l'exemple des juridictions, que l'on songe à la Cour constitutionnelle, la Cour de Justice de l'Union européenne ou la Cour européenne des droits de l'homme.

L'on ne saurait du reste admettre que la Région bruxelloise et certaines communes périphériques bénéficient prioritairement de normes sonores, en négligeant la Région flamande. D'ailleurs, dans ses observations, le gouvernement flamand constate que la proposition de résolution vise à renvoyer les mouvements de vol en Région flamande.

La densité de la population ne saurait valoir comme critère non plus, car le degré de nuisance est variable. Ainsi, certaines personnes peuvent subir des nuisances très importantes en dehors d'une zone densément peuplée. Ces personnes sont au nombre de 14.000: 4.000 en Région bruxelloise et 10.000 en Région flamande. Il est utile de se rappeler l'accord Schouppe. Le survol d'une zone n'est pas à confondre avec la concentration des vols et c'est la concentration des vols au-dessus d'un territoire densément peuplé qui doit être évitée.

Or, la proposition de résolution ne tient pas compte du niveau de nuisance, alors que le degré de nuisance est un élément pertinent, d'autant plus qu'il y a lieu de faire application d'échelles logarithmiques pour l'analyse des nuisances sonores: une augmentation de 3 décibels

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Bert Wollants (N-VA) staat versteld van de oproep van de indiener van het voorstel van resolutie om rekening te houden met het algemeen belang. Het voorstel van resolutie is immers erg bevooroordeeld, terwijl het recht op een gezond milieu een vanzelfsprekendheid is. Anderzijds kan de spreker niet aanvaarden dat alle andere grondrechten als bijkomstig worden beschouwd en acht hij het weinig wenselijk om de economische ontwikkeling van Brussels Airport te ondermijnen.

In dat verband kan hij zich moeilijk voorstellen dat een verbod op nachtvluchten geen negatieve gevolgen zou hebben voor de economische activiteiten. Er moet integendeel rekening worden gehouden met het specifieke karakter van deze luchthaven, waarvan de bijzondere geografische ligging historisch is gegroeid. Daardoor kan die ook niet worden vergeleken met de andere Europese luchthavens. De vaststelling blijft dat de luchthaven dicht bij een grote stad ligt en een beperkt aantal start- en landingsbanen heeft.

Het komt erop aan de verschillende grondrechten die op het spel staan af te wegen, zoals rechtbanken dat doen, het Grondwettelijk Hof, het Hof van Justitie van de Europese Unie of het Europees Hof voor de Rechten van de Mens bijvoorbeeld.

Bovendien is het onaanvaardbaar dat het Brusselse Gewest en bepaalde randgemeenten voorrang zouden krijgen inzake geluidsnormen, en dat daarbij het Vlaamse Gewest over het hoofd zou worden gezien. Zo wijst de Vlaamse regering er in haar opmerkingen op dat het voorstel van resolutie beoogt meer vliegbewegingen boven het Vlaamse Gewest te doen plaatsvinden.

De bevolkingsdichtheid kan evenmin als criterium worden ingeroepen, omdat de mate van overlast varieert. Zo kan wie buiten een dichtbevolkt gebied woont aanzienlijke overlast ondervinden van de vliegbewegingen. Het gaat daarbij om 14.000 mensen: 4.000 in het Brusselse Gewest en 10.000 in het Vlaamse Gewest. De spreker wijst op het akkoord-Schouppe. Het overvliegen van een zone mag niet worden verward met een concentratie van de vluchten en het is net de concentratie van de vluchten boven een dichtbevolkt gebied die moet worden voorkomen.

Het voorstel van resolutie houdt evenwel geen rekening met de mate van overlast, terwijl dat toch een relevante factor is, vooral omdat logarithmische schalen moeten worden gehanteerd om de geluidsoverlast te onderzoeken: zo betekent een toename van 3 decibel

produit un effet doublement intense. Lorsque les auteurs de la proposition nient cette réalité, ils poursuivent un objectif particulier.

Il convient encore de noter que les communes flamandes autour de la Région de Bruxelles-Capitale connaissent des densités pouvant compter 2.000 habitants par kilomètre carré, ce qui signifie qu'il s'agit également de communes densément peuplées. Eurostat considère qu'une zone est densément peuplée à partir de 500 habitants par kilomètre carré. Autrement dit, tant la Région bruxelloise que la périphérie flamande sont densément peuplées.

M. Bert Wollants pose une série de questions:

— comment les auteurs de la proposition de la résolution voient-ils cela?

— *quid* de la nécessité pour l'aéroport de pouvoir répondre à la demande de trafic?

— *quid* du critère de la voie de survol la plus courte?

L'intervenant craint que l'objet de la proposition de résolution soit de monter un petit numéro pour plaire à l'électorat bruxellois et mettre la pression sur d'autres partis politiques. Si les auteurs prennent exclusivement en considération les intérêts des Bruxellois, comment arriver à une solution qui recueille l'adhésion de tous? Pour parvenir à une solution globale et équitable, il faut prendre en considération un ensemble de facteurs, et partager la charge sans faire l'économie de la Région bruxelloise.

Lier une solution pour l'aéroport national au sort des aéroports régionaux relève de surcroît de la provocation, qui s'apparente à une tentative d'usurpation des compétences attribuées aux entités fédérées.

Quel est le point de vue des membres de la majorité à cet égard? N'est-ce pas le but de la proposition de résolution d'amener chacun à se positionner? Où en est le gouvernement dans ses travaux et ses engagements?

Malheureusement, depuis 2003, il y a eu tellement de changements dans les mouvements de vol que chaque groupe de riverains peut prétendre que sa situation était meilleure avant. En ce sens encore, la proposition de résolution n'amène pas de solution.

Pour aboutir à une solution, l'on ne peut sous-estimer l'importance de l'aéroport, ni imposer une concentration

een verdubbeling van het geluidsniveau. De indieners van het voorstel van resolutie ontkennen die werkelijkheid, en daardoor streven zij een bepaald doel na.

Voorts zij erop gewezen dat de Vlaamse gemeenten rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest soms een bevolkingsdichtheid tot 2.000 inwoners per vierkante kilometer hebben, wat betekent dat het ook om dichtbevolkte gemeenten gaat. Eurostat beschouwt een gebied als dichtbevolkt vanaf 500 inwoners per vierkante kilometer. Met andere woorden: het Brusselse Gewest én de Vlaamse Rand zijn dichtbevolkt.

De heer Bert Wollants stelt meerdere vragen:

— hoe luidt het standpunt van de indieners van het voorstel van resolutie dienaangaande?

— *quid* met de behoefte van Brussels Airport om aan de vraag naar vliegverkeer te kunnen voldoen?

— *quid* met het criterium om voor de kortste overvliegroute te kiezen?

De spreker vreest dat het voorstel van resolutie ertoe strekt de Brusselse kiezers te behagen en andere politieke partijen onder druk te zetten. Als de indieners alleen met de belangen van de Brusselaars rekening houden, hoe kan men dan tot een door iedereen gedragen oplossing komen? Om tot een alomvattende en billijke oplossing te komen, moeten meerdere factoren in acht worden genomen en moeten de lasten worden verdeeld zonder het Brusselse Gewest te ontzien.

Het lot van de gewestelijke luchthavens koppelen aan een oplossing voor Brussels Airport is bovendien een provocatie, te vergelijken met een poging om zich de aan de deelstaten toegekende bevoegdheden toe te eigenen.

Welk standpunt houden de commissieleden van de meerderheid er ter zake op na? Beoogt het voorstel van resolutie niet dat eenieder een standpunt inneemt? Hoever staat de regering met haar werkzaamheden en met haar verbintenissen?

Helaas zijn de vliegroutes sinds 2003 dermate vaak gewijzigd dat elke groep van bewoners kan aanvoeren dat zijn situatie vroeger beter was. Ook op dat vlak reikt het voorstel van resolutie geen oplossing aan.

Wanneer men tot een oplossing wil komen, mag men het belang van de luchthaven niet onderschatten en mag

des vols; il faut au contraire rechercher une partage équitable des charges.

En tout cas, le gouvernement ne brille pas par l'action.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) rappelle la complexité de la question, qui demande beaucoup d'humilité de la part de tous. Certes, l'accord de gouvernement prévoit de trouver une solution au problème des nuisances sonores et prescrit une approche pour aborder le sujet que le membre évoque. Dès lors, il est fait confiance au gouvernement pour avancer, dans la sérénité. L'heure est à la concertation, et non à la confrontation.

En tant qu'ancienne habitante d'Erps-Kwerps, *Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen)* sait ce que signifie le fait d'être dérangé par le survol des avions lorsqu'on se prélassait sur une terrasse ou que l'on essayait de se reposer la nuit. Personne ne contestera que chacun dispose du droit au repos et du droit au sommeil. Dès lors, des solutions structurelles s'imposent et le gouvernement est très actif dans ce dossier, qui n'est pas des plus faciles.

Certes, l'aéroport crée de l'emploi, mais en même temps, les riverains en subissent les nuisances. Il faut donc chercher le bon équilibre. Le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité participe à des réunions et a annoncé préparer un projet de loi visant à interdire les avions les plus bruyants. Sont également envisagées: des redevances variables ou des expériences pour faire décoller plus rapidement et voler plus haut les avions. Un cadre sera développé pour organiser les plans de vol sur la base de critères à déterminer dans une concertation avec toutes les parties concernées. Il faudra encore simplement attendre, à présent, le résultat de cette concertation.

Mme Laurence Zanchetta (PS) déclare que le groupe socialiste n'a aucun problème avec la proposition de résolution à l'examen. Les nuisances sonores provoquées par l'activité aéronautique à Bruxelles-National sont une évidence, subies par toutes les personnes survolées, où qu'elles vivent. Les nuisances doivent dès lors faire l'objet de mesures visant à les réduire, d'une part, et à organiser le partage équitable des charges, d'autre part. C'est d'ailleurs le sens de certaines décisions de justice.

Le membre appelle à une solution structurelle équilibrée et c'est aussi celle qui est attendue de la part du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité. Des

men evenmin een concentratie van de vluchten opleggen. Er moet integendeel naar een billijke verdeling van de lasten worden gestreefd.

De regering heeft ter zake in elk geval nog niet veel ondernomen.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) wijst erop dat de complexiteit van het vraagstuk eenieder moet aanzetten tot grote nederigheid. In het regeerakkoord werd inderdaad afgesproken om een oplossing te vinden voor de geluidsoverlast en werd een benadering voorgesteld om het door het lid aangehaalde thema aan te pakken. De regering krijgt derhalve het vertrouwen om op een serene wijze vooruitgang te boeken. Er is nu behoefte aan overleg in plaats van aan confrontatie.

Als gewezen inwonster van Erps-Kwerps is *mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen)* zich goed bewust van wat het betekent om te worden gestoord door overvliegende vliegtuigen wanneer men zich ontspant op zijn terras of 's nachts tracht uit te rusten. Niemand zal betwisten dat eenieder recht heeft op rust en slaap. Er moeten dan ook structurele oplossingen komen; de regering is heel actief in dit heikele dossier.

Het klopt dat de luchthaven werkgelegenheid biedt, maar tegelijk moeten de omwonenden de overlast ondergaan. Er moet dus een goed evenwicht worden gevonden. De vice-eersteminister en minister van Mobiliteit neemt deel aan vergaderingen en heeft aangekondigd een wetsontwerp voor te bereiden om de lawaaierigste vliegtuigen te verbieden. Bovendien wordt overwogen om variabele heffingen te hanteren of uit te proberen of de vliegtuigen sneller kunnen opstijgen en hoger kunnen vliegen. Op basis van in overleg met alle betrokkenen te bepalen criteria zal een kader voor de opstelling van de vluchtschema's worden uitgewerkt. Thans moet louter worden gewacht op de resultaten van het voormelde overleg.

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) verklaart dat de PS-fractie geen enkel bezwaar heeft tegen het voorliggende voorstel van resolutie. De geluidsoverlast ten gevolge van de luchtvaartactiviteiten op Brussel-Nationaal is onmiskenbaar en wordt ondergaan door eenieder die onder de vliegroutes woont, ongeacht de woonplaats. De overlast moeten derhalve worden tegengegaan met maatregelen om hem te verminderen en om de lasten billijk te verdelen. Dat is trouwens wat in een aantal gerechtelijke beslissingen wordt aangegeven.

Het lid roept op tot een evenwichtige structurele oplossing. Zulks wordt ook verwacht van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit. Er wordt vooruitgang geboekt,

avancées sont enregistrés, une vaste concertation s'est déroulée et le ministre s'est engagé à venir défendre des textes au Parlement, afin de s'opposer aux avions les plus bruyants, surtout aux heures les plus pénibles. Le ministre a déclaré qu'il proposerait avant le 21 juillet d'actualiser et diminuer le volume de bruit autorisé des avions qui fréquentent l'aéroport de Bruxelles-National afin de soulager les populations riveraines.

Le groupe socialiste n'est pas opposé au contenu de la proposition de résolution, mais exprimera un vote négatif pour des motifs qui s'expliquent par un mauvais timing: le moment choisi de soumettre la proposition de résolution au vote n'est pas opportun, puisque le ministre est sur le point de présenter des textes. L'instrument est également inadéquat, puisque l'on attend du concret de la part du ministre.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) remercie l'auteur de la proposition de résolution, car l'initiative met le doigt sur l'inaction du ministre. L'intervenant veut bien croire ceux qui disent que le ministre travaille beaucoup, cela ne signifie pas pour autant qu'il avance. On peut en effet appuyer sur le champignon et rester sur place.

L'intitulé de la proposition, en revanche, dévoile une partie du problème: "Proposition de résolution visant à pallier le problème des nuisances générées par le survol aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-National tout en conciliant le développement économique de cet aéroport." Cet intitulé est contradictoire, en ce que l'on ne fait pas des omelettes sans casser des œufs. Du reste, la situation de l'emploi en Région bruxelloise n'est pas vraiment rose. Des choix s'imposent, il n'est pas possible de tout vouloir.

En ce qui concerne certaines notions, comme la densité de la population, il n'y a pas lieu de réserver un sort exclusif à la Région bruxelloise, dès lors que le losange flamand est densément peuplé et concerné par le survol au même titre.

Le renvoi à l'aéroport de Liège est certes source d'espoir, mais donne lieu à une interrogation également.

Le membre cite l'auteur de la proposition: "Le 14 février 2017, l'aéroport de Liège a proposé une solution alternative et réaliste qui peut servir de modèle pour lutter efficacement contre les nuisances sonores et environnementales provoquées par les activités de l'aéroport de Bruxelles-National. Les autorités wallonnes se sont ainsi dotées d'un plan unique en Europe visant à sécuriser les vols de nuit par des mesures adéquates en faveur des habitants dans les zones gênées par les nuisances

er heeft breed overleg plaatsgevonden en de minister heeft beloofd om in het Parlement teksten te komen verdedigen waarmee wordt beoogd de lawaaierigste vliegtuigen te weren, vooral op de onaangenaamste uren. De minister heeft verklaard dat hij vóór 21 juli zou voorstellen om over te gaan tot een bijwerking en vermindering van het toegelaten geluidsvolume voor vliegtuigen die de luchthaven Brussel-Nationaal aandoen, teneinde de overlast voor de omwonenden te doen dalen.

De PS-fractie is niet gekant tegen de inhoud van het voorstel van resolutie, maar zal tegenstemmen wegens de slechte timing ervan. Het tijdstip om het voorstel van resolutie ter stemming voor te leggen, is slecht gekozen, aangezien de minister binnenkort teksten zal voorstellen. Ook het instrument is ongeschikt, aangezien vanwege de minister concrete zaken worden verwacht.

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) dankt de indiener van het voorstel van resolutie, omdat het initiatief duidelijk maakt dat de minister niets doet. De spreker wil best geloven dat de minister hard werkt, maar zulks betekent niet dat hij vooruitgang boekt. Men kan immers gas geven en toch ter plaatse blijven.

Het opschrift van het voorstel van resolutie luidt: voorstel van resolutie over het ondervangen van het probleem van de hinder als gevolg van het overvliegen van het gebied rond de luchthaven Brussel-Nationaal, zonder daarbij afbreuk te doen aan de economische ontwikkeling van die luchthaven. Het onthult een deel van het probleem. Dat opschrift bevat een tegenstrijdigheid, want waar gehakt wordt, vallen spaanders. Bovendien is de toestand van de werkgelegenheid in het Brussels Gewest allesbehalve rooskleurig. Er moeten keuzes worden gemaakt; men kan niet alles willen.

Met betrekking tot sommige begrippen, zoals de bevolkingsdichtheid, is het ongepast om alleen voor het Brussels Gewest voor een oplossing te zorgen, aangezien ook de Vlaamse Ruit dichtbevolkt is en eveneens onder de vliegroutes ligt.

De verwijzing naar de luchthaven van Luik is weliswaar hoopgevend, maar doet tegelijk vragen rijzen.

Het lid citeert de indiener van het voorstel van resolutie: "Op 14 februari 2017 stelde de luchthaven van Luik een alternatieve en realistische oplossing voor die als model kan dienen om de door de activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal veroorzaakte geluids- en milieuhinder doeltreffend tegen te gaan: de Waalse overheid heeft een voor Europa uniek plan uitgewerkt om nachtvluchten te kunnen blijven uitvoeren, door te voorzien in aangepaste maatregelen ten behoeve van de

sonores. Plus de 1.500 maisons ont été rachetée par la Société wallonne des aéroports et 5.000 logements ont été également insonorisés. Une stratégie visant à réduire sensiblement et à long terme le bruit généré par le survol des zones entourant les aéroports wallons a donc été mise en place; ce qui n'a jamais été le cas pour l'aéroport de Bruxelles-National." (DOC 55 0291/001, p. 7 et 8.).

L'on ne saurait pourtant comparer la situation autour de l'aéroport de Liège et la densité de population de la Région bruxelloise, des provinces du Brabant wallon et du Brabant flamand, de Flandre orientale et d'Anvers. Combien d'habitations seraient concernées à Bruxelles, par exemple?

M. Vincent Scourneau (MR) qualifie de "très bon" le texte de la proposition de résolution. Même s'il n'apporte aucune solution, il marque une opposition ferme aux vols intempestifs. La situation récente est d'ailleurs épouvantable pour les habitants du Brabant wallon et son aggravation nécessite une réponse structurelle. Il ne s'agit pas de transformer la problématique des nuisances en question communautaire, bien au contraire: il est évident que chacun doit porter une partie de la charge par une meilleure ventilation des vols.

Comme Mme Zanchetta, l'intervenant estime, lui aussi, que le timing de la discussion n'est pas heureux. Si l'auteur a déposé son texte il y a bientôt 4 ans, il peut certainement encore patienter 3 semaines. Personne n'ignore le rôle de Zaventem pour le développement économique de la capitale et du pays, et personne ne remet cela en cause, non plus. Par contre, les riverains affectés n'en peuvent plus et ne dorment plus la nuit, sont victimes d'épuisement professionnel, ou atteints de dépression. Il importe dès lors de prendre conscience du problème et de la nécessité de mettre un terme à ces nuisances.

Est-il choquant de demander dans une résolution de respecter une décision de justice ou de suggérer des avions moins bruyants? Non. Certains avaient imaginé de diriger le fret vers l'aéroport de Liège, d'attribuer les vols à bas coûts à Charleroi et de réserver les vols réguliers à Bruxelles. Techniquement, le dossier est difficile, et politiquement, il est très sensible.

inwoners van de zones die geconfronteerd worden met geluidshinder. Daartoe werden meer dan 1.500 huizen opgekocht door de Société wallonne des aéroports; 5.000 woningen werden geluiddicht gemaakt. Er werd dus een strategie ontwikkeld om de geluidshinder veroorzaakt door de nachtvluchten boven de zones rond de Waalse luchthavens en de onmiddellijke omgeving ervan aanzienlijk en op lange termijn fors te verminderen; voor de luchthaven Brussel-Nationaal werd dat nog nooit gedaan." (DOC 55 0291/001, blz. 7 en 8.).

De situatie rond de luchthaven van Luik kan evenwel niet worden vergeleken met de bevolkingsdichtheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de provincies Waals-Brabant, Vlaams-Brabant, Oost-Vlaanderen en Antwerpen. Over hoeveel woningen zou het bijvoorbeeld in Brussel gaan?

De heer Vincent Scourneau (MR) geeft de tekst van het voorstel van resolutie een "zeer goed", ook al reikt de tekst geen enkele oplossing aan, maar hij heeft de verdienste dat hij een krachtige stellingname tegen ontijdige vluchten bevat. De situatie zoals die nu is, is trouwens een verschrikking voor de inwoners van Waals-Brabant en op die verslechterde toestand dient een structureel antwoord te komen. Het is niet de bedoeling om van de geluidshinderproblematiek een communautaire kwestie te maken, wel integendeel. Het spreekt gewoon vanzelf dat iedereen een deel van de lasten dient te dragen door een betere spreiding van de vluchten.

Net zoals mevrouw Zanchetta vindt ook de heer Scourneau dat de timing van de behandeling van de tekst ongelegen komt. Aangezien het binnenkort vier jaar geleden zal zijn dat de indiener het voorstel van resolutie heeft ingediend, kan hij gerust nog drie weken geduld hebben. Niemand ontkent het belang van Zaventem voor de economische ontwikkeling van de hoofdstad en van het land en niemand stelt dat ook ter discussie. De getroffen omwonenden zijn echter ten einde raad en slapen 's nachts niet meer. Ze kampen met burn-out of met depressies. Men dient zich dan ook bewust te worden van het probleem en van de nood om paal en perk aan die hinder te stellen.

Is het stuitend er in een resolutie om te verzoeken dat een gerechtelijke beslissing in acht wordt genomen of dat voor minder luidruchtige vliegtuigen wordt gepleit? Neen. Sommigen hadden het idee om het vrachtvervoer naar de luchthaven van Luik af te leiden, om de luchthaven van Charleroi voor de lagekostenvluchten voor te behouden en om de lijnvluchten voor de luchthaven van Brussel voor te behouden. Het is een technisch moeilijk en een politiek zeer gevoelig dossier.

Le groupe libéral demeure un partenaire loyal et ne votera pas en faveur de la proposition de résolution, au motif qu'il souhaite attendre la réponse promise par le ministre avant le 21 juillet 2023. Il s'agit de résoudre un problème de santé.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) estime que la proposition de résolution contient des éléments intéressants, et souligne que la préoccupation première lors de la pandémie de COVID-19 était surtout l'absence de travail et le chômage économique du personnel sur le site de l'aéroport de Bruxelles.

L'intervenante est d'accord avec le principe de chercher une solution au niveau fédéral et de manière concertée, en tenant compte de l'avis des syndicats aussi pour ce qui est de la suppression des vols de nuit. Evidemment, il y a lieu de prendre en considération les aspects environnementaux, aussi.

Le texte à l'examen ne résout pas les problèmes par manque de vue d'ensemble. C'est pourquoi le membre attend, depuis longtemps, une initiative du gouvernement fédéral qui fasse preuve de vision quant au rôle de l'aéroport national. Ce n'est pas en défendant les intérêts de sa région, comme le font les préopinants, que l'on aboutira à une solution. Il faut une vue d'ensemble. Or, l'éparpillement des compétences ne facilite pas le travail. Une des mesures à prendre serait d'isoler les habitations contre le bruit.

En ce qui concerne l'intitulé de la proposition de résolution, Mme Vindevoghel s'interroge sur la possibilité de pallier le problème des nuisances générées par le survol aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-National tout en conciliant le développement économique de cet aéroport. Les syndicats et les travailleurs craignent, en effet, un impact négatif sur l'emploi, notamment si la durée de la nuit devait être réduite.

Le membre exprime ensuite son désaccord avec l'auteur lorsque celui-ci demande au gouvernement de considérer que l'aéroport de Bruxelles-National a prioritairement une vocation d'aéroport urbain. Cet aéroport est bien l'aéroport national belge et son activité représente 2 % du PNB. Il génère des dizaines de milliers d'emplois directs et indirects.

Dans son avis du 12 juin 2021, la CSC Transcom prévient contre le risque d'une augmentation du coût pour les colis et contre un temps de voyage et de livraison plus long. Mais la sécurité est également un enjeu: "Le service de contrôle de la circulation aérienne et les

De liberale fractie blijft een loyale partner en zal niet voor het voorstel van resolutie stemmen omdat ze het antwoord van de minister, dat tegen 21 juli 2023 is beloofd, wenst af te wachten. Het gaat erom een gezondheidsprobleem op te lossen.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) vindt dat het voorstel van resolutie interessante elementen bevat en beklemtoont dat tijdens de COVID-19-pandemie het gebrek aan werk en de economische werkloosheid van het personeel van de luchthaven Brussel-Nationaal de hoofdbekommering en waren.

De spreekster gaat akkoord met het principe om op het federale niveau en in overleg een oplossing te zoeken, waarbij eveneens rekening wordt gehouden met het advies van de vakbonden over de schrapping van de nachtvluchten. Vanzelfsprekend dienen ook de milieuaspecten in aanmerking te worden genomen.

De voorliggende tekst lost de problemen niet op wegens het ontbreken van een totaaloverzicht. Het lid wacht dan ook al lang op een initiatief van de federale regering waaruit een visie blijkt over de rol van de nationale luchthaven. Men zal niet tot een oplossing komen door de belangen van het eigen gewest te verdedigen, zoals de vorige sprekers hebben gedaan. Er is een totaaloverzicht nodig. De versnippering van de bevoegdheden maakt het werk er echter niet gemakkelijker op. Een van de maatregelen zou erin kunnen bestaan de betrokken woningen tegen het lawaai te isoleren.

Wat het opschrift van het voorstel van resolutie betreft, vraagt mevrouw Vindevoghel zich af of het überhaupt mogelijk is een oplossing te vinden voor het probleem van de hinder als gevolg van het overvliegen van het gebied rond de luchthaven Brussel-Nationaal en tegelijkertijd een en ander te verzoenen met de economische ontwikkeling van die luchthaven. De vakbonden en de werknemers vrezen inderdaad voor een negatieve invloed op de werkgelegenheid, vooral wanneer met kortere nachten zou worden gewerkt.

Het lid gaat niet akkoord met de indiener wanneer hij de regering verzoekt ervan uit te gaan dat de luchthaven van Brussel-Nationaal in de eerste plaats als stadsluchthaven is bedoeld. Het gaat wel degelijk om de Belgische nationale luchthaven, waarvan de activiteiten goed zijn voor 2 % van het bbp en tienduizenden rechtstreekse en onrechtstreekse banen creëren.

ACV Transcom waarschuwt in zijn advies van 12 juni 2021 voor het risico op een stijging van de kosten voor pakjesbezorging en voor langere reis- en levertijden, naast eventuele veiligheidsproblemen: "Het kiezen van de aanvlieg of vertrekroutes is ook een zaak

pilotes font par ailleurs toujours primer la sécurité lors du choix des routes aériennes de départ ou d'arrivée. Il s'agit heureusement d'un principe de base dans leur formation. La direction et la force du vent sont prises en considération à cet égard, tout comme la situation du trafic dans l'espace aérien supérieur et dans les aéroports mêmes. Des avions volent en effet aussi dans les aéroports, et il convient de suivre certaines procédures en fonction de la piste prévue à ces moments. Les changements de piste constants entraînent des problèmes de sécurité, augmentent inutilement les risques et ont un impact important sur les émissions et donc sur l'environnement. La prise en compte stricte des normes de vent est une piste de réflexion intéressante en la matière, car si on l'applique en lieu et place du plan de répartition – le *Preferential Runway System* (PRS), qui pose des problèmes fondamentaux en termes de sécurité –, la possibilité est réelle que la piste 07 soit plus souvent utilisée au lieu de la piste 25, et que Bruxelles doive faire face à des atterrissages plus fréquents. À l'aéroport de Bruxelles-National, lorsqu'il s'agit de déterminer les routes aériennes de départ et d'arrivée, la priorité est apparemment donnée non à la sécurité, mais aux accords politiques qui définissent ces routes." (traduction) Autrement dit, il n'est pas souhaitable de concevoir des plans de dispersion des vols sur une base politique, il convient de penser à la sécurité d'abord. Quant à l'isolation des habitations, le membre se rallie à la position du syndicat qui signale: "La proposition relative à l'insonorisation n'est pas mauvaise. La politique du logement n'est toutefois pas vraiment une compétence de l'aéroport de Bruxelles-National et, comme l'illustre le bon exemple wallon, le recours à un véhicule tel que la SOWAER est une méthode efficace pour atteindre cet objectif. (...) À cet égard, une nationalisation de l'aéroport de Bruxelles-National constitue d'ailleurs une option intéressante qu'il conviendrait, selon nous, d'envisager." (traduction).

Enfin, le membre aimerait savoir de la part de la majorité – le ministre de la Mobilité n'a jamais répondu à la question – pourquoi il n'est pas possible de prolonger une ligne tgv jusqu'à l'aéroport? Cela répondrait à une demande des compagnies aériennes et de l'exploitant Brussels Airport, et permettrait d'éviter les vols sur les courtes distances.

En conclusion, la proposition de résolution contient des éléments intéressants que le groupe de l'intervenante soutient, mais elle n'apporte pas de solution. Il est fortement souhaité que le ministre présente un plan qui garantisse l'emploi et préserve l'environnement sain des riverains.

waarbij voor de luchtverkeersleiding als piloten veiligheid steeds voorop staat. Dit is een basispremissie in hun opleiding én maar goed ook. De windrichting en -sterkte is daarbij een factor, naast de verkeerssituatie in het hoger luchtruim en op de luchthavens zelf. Aangezien daar ook vliegtuigen vliegen en er procedures dienen gevolgd in functie van de voorziene piste op die momenten. Het constant switchen tussen runways levert veiligheidsproblemen op, verhoogt nodeloos risico's en heeft een grote impact op uitstoot en dus milieu. Pleiten voor een strikte inachtneming van de windnormen is in deze een interessante piste, want als men die toepast in plaats van het fundamenteel onveilige spreidingsplan (het PRS – *Preferential Runway System*) dan is de kans groot dat vaker gebruik wordt gemaakt van de 07 in plaats van de 25 en zal Brussel vaker landende vliegtuigen moeten verwerken. Op Brussels Airport is de bepalende factor voor het bepalen van vertrek en aankomstroutes schijnbaar niet het veiligheidsaspect, maar de politieke overeenkomsten die de aanvlieg- en vertrekroutes bepalen." Het is met andere woorden niet wenselijk op een politieke basis vluchtspreidingsplannen op te vatten. Er moet in de eerste plaats aan de veiligheid worden gedacht. Wat het isoleren van de gebouwen betreft, is het lid het eens met het standpunt van de vakbond, die het volgende aangeeft: "Het voorstel aangaande geluidsdemping is op zich geen slecht idee. Echter woonbeleid is niet echt een bevoegdheid is van Brussels Airport en net zoals het goede voorbeeld vanuit Wallonië ons leert, is werken via een vehikel als SOWAER een goede methodiek om dit te realiseren. (...) Een nationalisering van Brussels Airport is hier trouwens een interessante optie die voor ons te overwegen is."

Tot slot zou het lid van de meerderheid willen vernemen – de minister van Mobiliteit heeft nooit op de vraag geantwoord – waarom het niet mogelijk is de luchthaven via een hogesnelheidslijn bereikbaar te maken. Daarmee zou aan een vraag van de luchtvaartmaatschappijen en van de exploitant van Brussels Airport worden tegemoetgekomen en zouden kortere afstands vluchten worden voorkomen.

Tot besluit kan worden gesteld dat het voorstel van resolutie interessante elementen bevat waarin de fractie van de spreekster zich kan vinden, maar dat het geen oplossing aanreikt. Het is zeer wenselijk dat de minister een plan voorstelt waarmee de werkgelegenheid wordt gewaarborgd en dat de leefomgeving voor de omwonenden gezond houdt.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) voudrait bien voir une solution, mais qui soit alors équilibrée, aussi. Le membre ne peut se rallier au texte à l'examen, entre autres choses en raison des pertes d'emplois: chaque atterrissage en moins signifie la suppression d'un poste à mi-temps. Il ne peut être question de transformer l'aéroport national en aéroport urbain. En résumé, le groupe libéral ne soutiendra pas la proposition de résolution.

Se référant aux paroles d'un expert aéronautique, *M. Jean-Marc Delizée, président*, attire l'attention sur l'atterrissage, qui est une manœuvre très délicate et très cadrée. On n'atterrit pas n'importe où, n'importe quand. Si l'atterrissage est une question de planning, le planning de l'atterrissage est peut-être mal organisé, au vu de la réaction des membres de la commission. Mais le planning est aussi une question politique, qui relève du choix des auteurs du texte.

B. Réponses de l'auteur

M. François De Smet (DéFi) se réjouit de la qualité et de la richesse du débat.

Il entend que la comparaison avec l'aéroport de Liège a ses limites. Certes, mais l'un n'empêche pas l'autre. Il est possible d'envisager des mesures d'isolation et de limiter les mouvements nocturnes, tout en maintenant l'activité à Bruxelles et en assurant que l'aéroport demeure un pôle économique flamboyant.

Pour ce qui est du timing, il semble particulièrement opportun, si l'on se souvient de l'objectif d'une proposition de résolution, puisqu'il s'agit d'inviter le gouvernement à l'action. Si la proposition est adoptée et que le ministre s'en inspire, la proposition aura illustré toute sa pertinence sans conteste. Le moment est venu d'atterrir, tant pour l'examen de la proposition de résolution que pour la présentation des plans du ministre.

C. Répliques des membres

M. Bert Wollants (N-VA) trouve intéressant d'apprendre de la part de certains intervenants que les décisions de justice doivent être respectées. Pourquoi le gouvernement fédéral paie-t-il alors des astreintes pour le non-respect d'une décision de 2018? Une proposition de résolution n'est pas nécessaire, il suffit que l'autorité fédérale prenne les décisions qui s'imposent, à savoir, rétablir les vols indépendamment du plan Wathélet et retourner à la situation d'avant cela.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) zou ook willen dat er een oplossing komt, maar die moet dan wel evenwichtig zijn. Het lid kan zich niet vinden in het onderhavige voorstel van resolutie, onder meer vanwege het banenverlies: elke landing minder betekent ook een halftijdse baan minder. Er kan geen sprake van zijn dat de nationale luchthaven wordt omgevormd tot een stadsluchthaven. De liberale fractie zal het voorstel van resolutie met andere woorden niet steunen.

De heer Jean-Marc Delizée, voorzitter, verwijst naar de verklaringen van een luchtvaartdeskundige om de aandacht te vestigen op het feit dat de landing een heel delicaat manoeuvre is dat aan strikte regels is onderworpen. Men kan niet om het even wanneer of waar landen. Als de landing een kwestie van planning is, dan is het gezien de reactie van de commissieleden misschien wel zo dat de landing slecht werd voorbereid. De planning is echter evenzeer een beleidsaangelegenheid die valt onder de keuze van de indieners van het voorstel.

B. Antwoorden van de indiener

De heer François De Smet (DéFi) is ingenomen met de kwaliteit en de rijkdom van het debat.

Hij begrijpt dat de vergelijking met de luchthaven van Luik niet helemaal opgaat, maar het ene sluit het andere niet uit. Er kan worden nagedacht over maatregelen zoals het aanbrengen van isolatie en het beperken van het aantal nachtvluchten, en tegelijkertijd de activiteiten in Brussel behouden en ervoor zorgen dat de luchthaven een bloeiende economische pool blijft.

De timing lijkt bijzonder gepast, want een voorstel van resolutie heeft immers tot doel de regering op te roepen tot actie. Indien het voorstel wordt aangenomen en de minister er zich op baseert, dan zal het ontegensprekelijk zijn nut hebben bewezen. Het is tijd om de landing in te zetten, zowel met betrekking tot de bespreking van het voorstel van resolutie, als wat de presentatie van de plannen van de minister betreft.

C. Replieken van de leden

De heer Bert Wollants (N-VA) vindt het interessant om van bepaalde sprekers te vernemen dat de rechterlijke uitspraken moeten worden geëerbiedigd. Waarom betaalt de federale regering dan dwangsommen wegens het niet in acht nemen van een beslissing van 2018? Er is geen nood aan een voorstel van resolutie; het volstaat dat de federale overheid de nodige beslissingen neemt, namelijk de vluchten terug op gang brengen, los van het plan-Wathélet, en terugkeren naar de situatie van voordien.

La réponse de la majorité qui attend une réponse du ministre de la Mobilité est également intéressante.

M. Olivier Vajda (Ecolo-Groen) estime qu'il n'est pas exact de considérer que le gouvernement est inactif; il fournit un réel travail pour trouver une solution globale, acceptable pour tous, ce qui n'est pas facile. D'ailleurs, le ministre de la Mobilité a déjà obtenu quelques résultats.

La proposition de résolution, en revanche, est susceptible de réveiller des conflits communautaires. Comme il a été dit plus haut, la résolution est bonne, mais n'apporte pas de solution.

M. Vincent Scourneau (MR) rappelle l'importance de respecter les vents pour la sécurité. Mais voler plus haut plus longtemps est un moyen d'atténuer la souffrance au sol. Le gouvernement précédent était proche d'une solution, jusqu'à ce que l'Alliance néo-flamande quitte la coalition. Il n'empêche que le membre s'attend à ce que le dossier trouve une issue à brève échéance.

D. Réponses complémentaires de l'auteur

M. François De Smet (DéFi) se dit surpris de voir que l'on tire la carte communautaire, alors que tout a été mis en œuvre pour garantir un débat objectif. Des avis ont été demandés et les critères de la proposition sont censés être universels. La langue parlée par les personnes survolées n'est pas à prendre en considération, par exemple.

IV. — VOTES

A. Considérants

Considérants A à Q

Les considérants A à C sont successivement rejetés par 10 voix et 6 abstentions.

Le considérant D est rejeté par 13 voix et 3 abstentions.

Les considérants E à G sont successivement rejetés par 10 voix et 6 abstentions.

Le considérant H est rejeté par 14 voix et 2 abstentions.

Het antwoord van de meerderheid, die een antwoord van de minister van Mobiliteit verwacht, is eveneens interessant.

De heer Olivier Vajda (Ecolo-Groen) vindt dat men niet kan beweren dat de regering niets onderneemt; er wordt wel degelijk gewerkt aan een omvattende oplossing die voor iedereen aanvaardbaar is, maar dat is geen gemakkelijke opdracht. De minister van Mobiliteit heeft overigens al enkele resultaten geboekt.

Het voorstel van resolutie kan daarentegen bepaalde communautaire conflicten opnieuw doen opflakkeren. Zoals eerder aangegeven, is het voorstel van resolutie weliswaar een goed voorstel, maar biedt het geen oplossing.

De heer Vincent Scourneau (MR) wijst erop dat het voor de veiligheid belangrijk is rekening te houden met de windrichting. Door langere tijd hoger te vliegen kan men de overlast op de grond echter wel verzachten. De vorige regering zat dicht bij een oplossing, maar toen heeft de N-VA de coalitie verlaten. Niettemin verwacht het lid dat er binnenkort een oplossing komt voor het dossier.

D. Aanvullende antwoorden van de indiener

De heer François De Smet (DéFi) is verbaasd dat het communautaire inroept, terwijl alles in het werk werd gesteld om een objectief debat te waarborgen. Er werden adviezen gevraagd en de criteria achter het voorstel worden geacht universeel te zijn. Met de taal die de bevolking in de overvlogen gebieden spreekt, hoeft bijvoorbeeld geen rekening te worden gehouden.

IV. — STEMMINGEN

A. Consideransen

Considerans A tot Q

De consideransen A tot C worden achtereenvolgens verworpen met 10 stemmen en 6 onthoudingen.

Considerans D wordt verworpen met 13 stemmen en 4 onthoudingen.

De consideransen E tot G worden achtereenvolgens verworpen met 10 stemmen en 6 onthoudingen.

Considerans H wordt verworpen met 14 stemmen en 2 onthoudingen.

Le considérant I est rejeté par 12 voix et 4 abstentions.

Le considérant J est rejeté par 15 voix et 1 abstention.

Le considérant K est rejeté par 13 voix et 3 abstentions.

Le considérant L est rejeté par 10 voix et 6 abstentions.

Le considérant M est rejeté par 13 voix et 3 abstentions.

Les considérants N à P sont successivement rejetés par 10 voix et 6 abstentions.

Le considérant Q est rejeté par 15 voix et 1 abstention.

B. Dispositif

Demandes 1 à 13

Les demandes 1 à 13 sont successivement rejetées par 16 voix.

Demande 14

La demande 14 vise à demander au gouvernement fédéral de proposer la réalisation d'une étude indépendante sur l'impact des particules ultrafines émises par le trafic aérien sur l'ensemble des citoyens survolés.

L'amendement n° 1, qui a pour objet de supprimer la demande 14 et se voit soutenue par certains membres, est retiré.

La demande 14 est rejetée par 16 voix.

Demandes 15 à 18

Les demandes 15 à 18 sont successivement rejetées par 16 voix.

*
* *

Considerans I wordt verworpen met 12 stemmen en 4 onthoudingen.

Considerans J wordt verworpen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Considerans K wordt verworpen met 13 stemmen en 3 onthoudingen.

Considerans L wordt verworpen met 10 stemmen en 6 onthoudingen.

Considerans M wordt verworpen met 13 stemmen en 3 onthoudingen.

De consideransen N tot P worden achtereenvolgens verworpen met 10 stemmen en 6 onthoudingen.

Considerans Q wordt verworpen met 15 stemmen en 1 onthouding.

B. Verzoekend gedeelte

Verzoeken 1 tot 13

De verzoeken 1 tot 13 worden achtereenvolgens verworpen met 16 stemmen.

Verzoek 14

Verzoek 14 strekt ertoe de regering te vragen de uitvoering voor te stellen van een onafhankelijk onderzoek naar de gevolgen van de door vliegtuigen uitgestoten ultrafijne stofdeeltjes voor alle burgers die met overvliegende vliegtuigen te maken hebben.

Amendement nr. 1, tot weglating van verzoek 14, wordt door sommige leden gesteund, maar wordt ingetrokken.

Verzoek 14 wordt verworpen met 16 stemmen.

Verzoek 15 tot 18

De verzoeken 15 tot 18 worden achtereenvolgens verworpen met 16 stemmen.

*
* *

Par conséquent, l'ensemble de la proposition de résolution est considéré comme rejeté.

Le rapporteur,
Marianne Verhaert

Le président,
Jean-Marc Delizée

Bijgevolg wordt het gehele voorstel van resolutie als verworpen beschouwd.

De rapporteur,
Marianne Verhaert

De voorzitter,
Jean-Marc Delizée