

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 octobre 2022

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à interdire le survol nocturne
de Bruxelles ainsi qu'à limiter
les nuisances sonores produites par les vols
à destination ou depuis l'aéroport
de Bruxelles-National, à Zaventem**

(déposée par M. Georges Dallemagne)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 oktober 2022

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over een verbod op nachtvluchten
boven Brussel en over een beperking
van de geluidsoverlast door vliegtuigen
die aanliegen op of vertrekken
van Brussels Airport-Zaventem**

(ingediend door de heer Georges Dallemagne)

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

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de nummering van de publicaties:</i>	
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)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'épineux dossier du survol de Bruxelles lié à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem, ne cesse de faire parler de lui. De nombreux débats et interpellations sont régulièrement portés au sein de la Chambre des représentants et du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, visant à débattre de la qualité de vie des habitants de la région bruxelloise et de sa périphérie, qui ne cesse de se dégrader.

Malgré cela, aucune solution concrète et globale n'a été mise sur la table du gouvernement et aucun projet ou proposition n'a été déposé à la Chambre des représentants. Pour rappel, diverses actions en justice se sont succédées, entre 2014 et 2019, avec un succès certain à la clé; sous cette législature encore, l'État belge a en effet été condamné.

Des astreintes considérables sont dues chaque mois par le gouvernement fédéral à la Région de Bruxelles-Capitale, faute de solution globale dans le dossier. Celles-ci s'accumulent sans pour autant faire bouger le dossier; les nuisances pèsent donc de plus en plus sur le quotidien des riverains de l'aéroport, en termes de santé et de qualité de vie.

De même, le gouvernement fédéral a été condamné à indemniser de nombreuses personnes survolées et risque de l'être encore à l'avenir.

De son côté, le précédent gouvernement bruxellois a toujours eu à cœur de défendre le droit fondamental au bien-être et à un environnement sain des Bruxellois et des Bruxelloises. Ainsi, dès 1999, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a édicté un arrêté relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien. Le même précédent gouvernement bruxellois a également eu à cœur de défendre ardemment le droit fondamental au bien-être, à la santé et à un environnement sain des Bruxelloises et des Bruxellois, devant les cours et tribunaux.

Dans le courant de l'été 2022, le gouvernement flamand a rejeté les conclusions d'une étude d'incidences sur les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem (étude commandée en 2017 par le ministre fédéral de l'époque).

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het netelige dossier van de nachtvluchten boven Brussel die met de exploitatie van Brussels Airport-Zaventem gepaard gaan, blijft de gemoederen beroeren. In de Kamer van volksvertegenwoordigers en in het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er al menige debatten en interpellaties geweest over de almaar verslechterende levenskwaliteit van de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de randgemeenten.

Desondanks is nog geen enkele concrete en alomvattende oplossing ter tafel van de regering gekomen en werd in de Kamer van volksvertegenwoordigers in dezen nog geen enkel wetsontwerp of -voorstel ingediend. Pro memorie: tussen 2014 en 2019 zijn meerdere rechtsvorderingen ingesteld waarvan het welslagen op voorhand vaststond, en ook tijdens deze regeerperiode is de Belgische Staat al veroordeeld geweest.

Bij gebrek aan een alomvattende oplossing in dit dossier moet de federale regering het Brussels Hoofdstedelijk Gewest elke maand hoge dwangsommen betalen. Hoewel die dwangsommen almaar aangroeien, komt er geen schot in de zaak; als gevolg van de geluidshinder krijgen de gezondheid en de levenskwaliteit van al wie in de omgeving van de luchthaven woont het dus almaar zwaarder te verduren.

Evenzo werd de federale regering – wellicht niet voor het laatst – veroordeeld tot schadeloosstelling van heel wat mensen die met overvliegende vliegtuigen te maken krijgen.

De vorige Brusselse regering van haar kant is altijd opgekomen voor het grondrecht op welzijn en op een gezonde leefomgeving voor alle Brusselaars. Zo heeft de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1999 een besluit uitgevaardigd om het luchtverkeerslawaai tegen te gaan, en heeft ze ook in de hoven en rechtbanken vurig gepleit voor het grondrecht op welzijn, gezondheid en een gezonde leefomgeving voor alle Brusselaars.

In de zomer van 2022 heeft de Vlaamse regering afwijzend gereageerd op de conclusies van een effectenonderzoek naar de geluidshinder in de omgeving van Brussels Airport-Zaventem (een studie waarvoor de toenmalige federale minister in 2017 de opdracht had gegeven).

Suite à ce rejet, plusieurs expressions politiques se sont fait entendre, en ce compris le premier ministre, appelant à plus de coopération.

Le dossier est complexe et les solutions définitives passeront par des modifications structurelles (allongement de pistes, stratégie partagée par tous les aéroports belges, normes de vent, PRS¹, principe de densité...) sur lesquelles il convient d'avancer urgemment, malgré les divergences entre parties. Mais les trois demandes formulées dans cette résolution sont d'un autre ordre. Elles relèvent du *quick-win* et visent à diminuer globalement les nuisances au bénéfice de l'ensemble de toutes les personnes survolées. Dans ce contexte, la présente proposition de résolution a pour objectif d'interpeler le gouvernement afin qu'il mette tout en œuvre pour que des avancées soient concrétisées concernant ces trois domaines, dans les plus brefs délais.

Georges DALLEMAGNE (Les Engagés)

Op die afwijzing werd gereageerd uit meerdere politieke hoeken; zo ook door de eerste minister, die tot meer samenwerking opriep.

Het dossier is complex, en voor definitieve oplossingen zijn structurele ingrepen vereist (langere banen, een gemeenschappelijke strategie voor alle Belgische luchthavens, windnormen, PRS¹, bevolkingsdichtheidsbeginsel enzovoort) waarop, alle meningsverschillen tussen de partijen ten spijt, dringend vooruitgang moet worden geboekt. De drie verzoeken die in dit voorstel van resolutie worden geformuleerd, zijn echter van een heel andere orde. Het gaat om *quick wins* die de hinder globaal genomen zo helpen beperken dat alle mensen die met overvliegende vliegtuigen te maken krijgen, er baat bij hebben. In dat opzicht roept dit voorstel van resolutie de federale regering ertoe op alles in het werk te stellen opdat op die drie vlakken zo snel mogelijk concrete vooruitgang wordt geboekt.

¹ *Preferential Runway System (PRS)*, Brussels Airport dispose de trois pistes qui peuvent être utilisées dans les deux sens. Pour des raisons environnementales, les autorités fédérales ont défini un système d'utilisation préférentielle des pistes. Ce système fournit les pistes à utiliser par skeyes en fonction de l'heure de la journée et du jour de la semaine lorsque certaines conditions sont remplies. https://www.batc.be/fr/pistes-en-usage/le-choix-des-pistes/preferential-runway-system-prs?_locale=fr&_controller=sonata.page.page_service_manager%3Aexecute&_route=page_slug&path=%2Fpistes-en-usage%2Fle-choix-des-pistes%2Fpreferential-runway-system-prs&_route_params%5Bpath%5D=%2Fpistes-en-usage%2Fle-choix-des-pistes%2Fpreferential-runway-system-prs&_firewall_context=security.firewall.map.context.main.

¹ *Preferential Runway System (PRS)*: Brussels Airport heeft drie banen die in beide richtingen gebruikt kunnen worden. Om milieuredenen hebben de federale autoriteiten een systeem voor preferentieel baangebruik bepaald. Dit systeem stelt de door skeyes te gebruiken banen voor, afhankelijk van het tijdstip van de dag en de dag van de week, wanneer aan bepaalde omstandigheden wordt voldaan. <https://www.batc.be/nl/banen-in-gebruik/hoe-banen-woorden-gekozen/preferentieel-baangebruik-prs>.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant les différentes motions des conseils communaux de différentes communes de la Région de Bruxelles-Capitale exprimant des plaintes concernant des activités et des nuisances engendrées par les activités de l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem, suite au survol des communes en question;

B. vu la législation de l'Union européenne et la jurisprudence constante de la Cour européenne des droits de l'homme consacrant le droit à la protection de l'environnement et à un environnement sain et de qualité;

C. vu le Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, entré en vigueur le 13 juin 2016;

D. considérant les difficultés, résumées dans le rapport de l'ULB (ULB & IGEAT, Analyse *ex post* des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise, Étude pour le SPF Mobilité et Transports, rapport final, Bruxelles, 7 mai 2014, p. 9), de la mise en œuvre des mesures recommandées par l'approche équilibrée telle que définie dans le Règlement n° 598/2014 précité;

E. vu la résolution du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juillet 1998 relative à la lutte contre les nuisances générées par le survol de la Région de Bruxelles-Capitale par le trafic aérien dû à l'aéroport de Zaventem (A-236/3);

F. vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999, relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien;

G. vu l'article 34 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, imposant au titulaire de l'exploitation le strict respect des normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'État fédéral;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de diverse moties waarin de gemeenteraden van meerdere gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest klagen over activiteiten op Brussels Airport-Zaventem en over de ermee gepaard gaande hinder omdat die gemeenten overvlogen worden;

B. gelet op de regelgeving van de Europese Unie en op de vaststaande rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, waarin het recht op bescherming van de leefomgeving en op een gezonde en kwaliteitsvolle leefomgeving bekrachtigd wordt;

C. gelet op Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG, in werking getreden op 13 juni 2016;

D. gelet op de problemen bij de uitvoering van de aanbevolen maatregelen in verband met de in vooraf vermelde Verordening nr. 598/2014 bedoelde "evenwichtige aanpak"; die problemen worden beschreven in een rapport van de ULB (ULB/IGEAT, *Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise, Étude pour le SPF Mobilité et Transports, Rapport final*, Brussel, 7 mei 2014, blz. 9);

E. gelet op de resolutie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 10 juli 1998 betreffende de strijd tegen de hinder veroorzaakt door het luchtverkeer van en naar de luchthaven van Zaventem boven het Hoofdstedelijk Gewest (A-236/3);

F. gelet op het besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer;

G. gelet op artikel 34 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal, dat de houder van die licentie ertoe verplicht de geluidsnormen, uitgevaardigd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest, na overleg met de Federale Staat, nauwgezet in acht te nemen;

H. vu que, selon la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la durée de la nuit, au niveau européen, est fixée à 8 heures minimum;

I. considérant qu'un grand nombre d'aéroports européens, tels que Heathrow ou Manchester, sont soumis à des réglementations strictes en matière de survol aérien de nuit; cela, sans que cela les empêche d'avoir une activité économique rentable;

J. vu la volonté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de concilier la qualité de vie de ses habitants et le développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem, exprimée dans la "Déclaration de politique générale commune au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune – Législature 2019-2024";

K. vu les arrêts de la cour d'appel de Bruxelles des 10 juin et 18 novembre 2003, ainsi que l'arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 2004;

L. vu l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005;

M. vu l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005;

N. vu l'ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet 2014;

O. vu le jugement du 19 juillet 2017 du tribunal de première instance de Bruxelles;

P. vu les astreintes de 100 000 euros par semaine, en cas de non-respect des normes de bruit imposées, infligées au gouvernement fédéral par le jugement précité du 19 juillet 2017;

Q. vu l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 31 mars 2018;

R. vu le jugement prononcé le 1^{er} février 2019 par le tribunal de première instance de Bruxelles;

S. vu que, le 22 octobre 2020, la cour d'appel de Bruxelles a rendu un arrêt condamnant l'État à payer une indemnisation à hauteur de 9,45 millions d'euros en faveur de 93 familles (321 riverains, soit 29 000 euros en moyenne par personne);

H. wijst erop dat de "Europese nacht" minimum acht uren telt krachtens Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai;

I. merkt op dat heel wat Europese luchthavens, zoals Heathrow of Manchester, moeten voldoen aan strenge reglementeringen inzake nachtvluchten, terwijl zij daarom niet minder winstgevend zijn;

J. gelet op het streven van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de levenskwaliteit van haar inwoners te doen sporen met de economische ontwikkeling van Brussels Airport-Zaventem, zoals aangegeven in de "Gemeenschappelijke Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie – Regeerperiode 2019-2024";

K. gelet op de arresten van het hof van beroep te Brussel van 10 juni en 18 november 2003, alsook op het arrest van het Hof van Cassatie van 4 maart 2004;

L. gelet op het arrest van het hof van beroep te Brussel van 17 maart 2005;

M. gelet op het arrest van het hof van beroep te Brussel van 9 juni 2005;

N. gelet op de beschikking van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 31 juli 2014;

O. gelet op het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 19 juli 2017;

P. gelet op de dwangsommen van 100 000 euro per week in geval van niet-naleving van de opgelegde geluidsnormen, die bij voormeld vonnis van 19 juli 2017 werden opgelegd aan de federale regering;

Q. gelet op het arrest van het hof van beroep te Brussel van 31 maart 2018;

R. gelet op het vonnis dat op 1 februari 2019 werd uitgesproken door de rechtbank van eerste aanleg te Brussel;

S. stipt aan dat het hof van beroep te Brussel op 22 oktober 2020 een arrest heeft gewezen waarbij de Staat werd veroordeeld tot het betalen van een schadevergoeding van 9,45 miljoen euro aan 93 gezinnen (321 omwonenden, zijnde gemiddeld 29 000 euro per persoon);

T. vu l'ordonnance du 9 décembre 2020, prononcée par le tribunal de première instance de Bruxelles, par laquelle le tribunal constate l'insuffisance manifeste de l'étude d'incidence relative à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem, et laisse un nouveau délai pour la compléter et la finaliser, pour le 1^{er} juin 2022; souligne l'inertie de l'État belge dans ce dossier; maintient un régime d'astreintes relevées pour ce qui concerne les infractions concernant la route aérienne du Canal, la route aérienne du Ring et la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01;

U. vu la nouvelle plainte en justice de 400 riverains déposée en 2022 et susceptible, étant donné le montant de l'indemnité à charge de l'État fédéral dans le cadre de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 22 octobre 2020 précité, de coûter 40 millions d'euros à l'État Belge;

V. considérant que la correcte exécution des décisions de justice s'impose à l'État, sous peine de ne pas respecter l'état de droit;

W. considérant l'accord du gouvernement fédéral 2019-2024, par lequel ce gouvernement s'engage à trouver une solution pour le problème des nuisances sonores et pour résoudre la situation d'insécurité juridique à laquelle l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem, est confronté, ainsi qu'à travailler sur un projet de loi concernant le secteur aérien, qui soit équilibré;

X. vu l'accord du gouvernement bruxellois 2019-2024 par lequel ce gouvernement s'engage notamment à défendre, auprès du gouvernement fédéral, les priorités suivantes:

i. l'évitement des zones les plus densément peuplées et considérer la sécurité aérienne comme un critère prioritaire dans la définition des nouvelles routes aériennes;

ii. la création d'un organisme public indépendant chargé du contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations;

iii. la modification des horaires de vol de l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem, pour étendre, sur Bruxelles, la nuit de 22h à 7h ainsi que l'instauration d'une limite du tonnage des avions autorisés à survoler le territoire bruxellois et la définition et mise en œuvre de "quota count" pour le respect des normes de bruit (maximum 200 tonnes entre 22h et 7 h);

iv. la réalisation d'une étude épidémiologique afin d'analyser de manière scientifique l'impact réel du survol sur la santé des habitants;

T. gelet op de beschikking van 9 december 2020 van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel, waarbij de rechtbank vaststelt dat de impactstudie omtrent de exploitatie van Brussels Airport-Zaventem kennelijk ontoereikend is en waarbij zij de termijn om die studie aan te vullen en af te ronden, andermaal verlengt tot 1 juni 2022; waarbij zij de traagheid van de Belgische Staat in dit dossier benadrukt en waarbij zij een systeem van dwangsommen handhaaft voor overtredingen betreffende de Kanaalvliegroute, de Ringvliegroute en de vliegroute voor landingen op baan 01;

U. gelet op de nieuwe klacht die 400 omwonenden in 2022 bij het gerecht hebben ingediend en die de Belgische Staat 40 miljoen euro kan kosten, gezien het bedrag van de schadevergoeding ten laste van de Federale Staat in het kader van het voormelde arrest van het hof van beroep te Brussel van 22 oktober 2020;

V. wijst erop dat de Staat verplicht is de rechterlijke beslissingen correct uit te voeren, op straffe van het niet-respecteren van de rechtsstaat;

W. gelet op het federale regeerakkoord 2019-2024, waarin deze regering zich ertoe verbindt een oplossing te vinden voor het probleem van de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid waarmee Brussels Airport-Zaventem wordt geconfronteerd, alsook werk te maken van een uitgebalanceerd wetsontwerp over de luchtvaartsector;

X. gelet op het Brusselse regeerakkoord 2019-2024, waarin deze regering zich ertoe verbindt bij de federale regering meer bepaald de volgende prioriteiten aan te kaarten:

i. de dichtst bevolkte gebieden ontzien, en de veiligheid van het luchtverkeer beschouwen als een prioritair criterium bij het uittekenen van de nieuwe vliegroutes;

ii. een onafhankelijk openbaar orgaan oprichten om de geluidshinder, veroorzaakt door het vliegverkeer boven de woningen, te controleren;

iii. de vluchten van Brussels Airport-Zaventem wijzigen om de vluchtvrije nachtperiode boven Brussel uit te breiden van 22u tot 7u; een begrenzing instellen van de tonnage van de vliegtuigen die toelating krijgen om over Brussel te vliegen; en "quota counts" vastleggen en toepassen met het oog op de naleving van de geluidsnormen (maximum 200 ton tussen 22u en 7u);

iv. een epidemiologische studie uitvoeren om de daadwerkelijke gevolgen van het vliegverkeer voor de gezondheid van de bewoners op wetenschappelijke wijze na te gaan;

v. la création d'un fonds d'indemnisation, en vue de fournir des solutions pour une isolation acoustique correcte des bâtiments survolés;

Y. vu que l'Organisation Mondiale de la Santé conclut que les troubles du sommeil constituent l'un des effets les plus graves du bruit dans l'environnement, causant à la fois des effets immédiats et des effets à long terme;

Z. considérant que le bruit généré par le survol aérien entraîne des troubles de l'attention et de la concentration au préjudice des enfants, en milieu scolaire;

AA. considérant que les pollutions sonore et environnementale entraînent des problèmes de santé avec, notamment, des conséquences sur le système nerveux central et périphérique et sur le système cardiovasculaire;

BB. vu le plan *Quiet Brussels*, adopté en 2019 par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;

CC. considérant que la récurrence du survol aérien de la région bruxelloise et de sa proche périphérie constitue une source constante et importante de nuisances sonores et environnementales;

DD. considérant que les émissions de gaz à effet de serre émises par le secteur aérien ont augmenté de plus de 20 % depuis 2013; ce qui rend beaucoup plus difficile la satisfaction de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre prévu par les accords de Paris, en vue de limiter le réchauffement climatique;

EE. considérant, en particulier, que les concertations mises en place par le ministre de la Mobilité ont confirmé qu'il existe un consensus entre les représentants des habitants des zones survolées:

a. sur l'instauration de la nuit aérienne;

b. sur la fixation d'un plafond quant au nombre de mouvements annuels;

c. sur l'interdiction des avions les plus bruyants;

d. sur la révision des redevances d'atterrissage et de décollage, en vue de décourager l'utilisation d'avions bruyants;

FF. considérant, pour toutes ces raisons, qu'il est urgent de mettre fin à toutes les souffrances, dont celles engendrées par les problèmes de santé, endurées par les habitants les plus intensivement survolés, tant lors des décollages que lors des atterrissages se produisant au sein de l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem;

v. een schadevergoedingsfonds oprichten om oplossingen aan te reiken voor het correct akoestisch isoleren van de overvlogen gebouwen;

Y. attendeert erop dat de Wereldgezondheidsorganisatie van oordeel is dat slaapstoornissen één van de ernstigste gevolgen van omgevingslawaai zijn, dat zowel onmiddellijke als langetermijneffecten heeft;

Z. wijst erop dat het lawaai van overvliegende vliegtuigen leidt tot aandachts- en concentratieproblemen bij kinderen in een schoolomgeving;

AA. merkt op dat geluidshinder en milieuvervuiling gezondheidsproblemen meebrengen, en in het bijzonder gevolgen hebben voor het centrale en perifere zenuwstelsel, alsook voor het hart- en bloedvatenstelsel;

BB. gelet op het plan "*Quiet Brussels*" dat de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2019 heeft aangenomen;

CC. attendeert erop dat het aanhoudend overvliegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de randgemeenten een permanente grote bron van geluids- en milieuhinder is;

DD. merkt op dat de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaartsector met meer dan 20 % is gestegen sinds 2013, waardoor het veel moeilijker wordt de doelstelling te behalen inzake de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen vervat in het Klimaatakkoord van Parijs, teneinde de klimaatopwarming te beperken;

EE. stipt inzonderheid aan dat uit het door de minister van Mobiliteit georganiseerde overleg is gebleken dat de vertegenwoordigers van de bewoners van de overvlogen zones het eens zijn over:

a. de invoering van de vluchtvrije nacht;

b. de bepaling van een bovengrens inzake het aantal vliegbewegingen per jaar;

c. het verbod op de luidruchtigste vliegtuigen;

d. de aanpassing van de landings- en opstijgingsvergoedingen, om het gebruik van luidruchtige vliegtuigen te ontraden;

FF. stelt om al die redenen vast dat dringend een einde moet worden gemaakt aan al dat leed, zoals gezondheidsproblemen bij de bewoners van de zones die het vaakst worden overvlogen, zowel door vliegtuigen die aanvliegen op als vertrekken van Brussels Airport-Zaventem;

GG. considérant le renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem, à l'occasion duquel sera notamment fixé le nombre maximum de mouvements par an;

HH. considérant l'étude analysant les impacts sur l'environnement en ce qui concerne la pollution sonore menée par Envisa et demandée par le gouvernement fédéral;

II. considérant les revendications et plaintes des associations de défense des citoyens victimes des nuisances aériennes;

JJ. considérant que la situation devient intenable pour de nombreux citoyens et que d'autres mesures structurelles concernant les normes de bruit et de vents, ainsi que des modifications de pistes et de routes aériennes, doivent être prises;

KK. considérant que le gouvernement fédéral ne saurait se prévaloir de la recherche d'un consensus sur des mesures supplémentaires pour ne pas mettre en œuvre, sans délai, les mesures qui font déjà l'objet d'un consensus;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'instaurer une nuit aérienne, durant la période comprise entre 22h00 et 7h00, pendant laquelle aucun mouvement aérien, sauf urgence, ne peut se faire au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem;

2. de fixer une limitation annuelle concernant l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem, à maximum 220 000 mouvements, en s'opposant à toute augmentation de l'activité de celui-ci;

3. d'interdire, à l'aéroport de Bruxelles-National, à Zaventem, certaines catégories d'avions dont les émissions acoustiques dépassent certains seuils en raison du fait qu'ils sont d'anciens types d'appareils ou en raison de leur vétusté (limitation du tonnage MTOW (136 tonnes)), ce qui implique une diminution des niveaux individuels de bruit, notamment.

15 septembre 2022

Georges DALLEMAGNE (Les Engagés)

GG. gelet op de hernieuwing van de milieuvergunning voor Brussels Airport-Zaventem, naar aanleiding waarvan onder meer het maximumaantal vliegbewegingen per jaar zal worden vastgelegd;

HH. gelet op het door Envisa uitgevoerde en door de federale regering gelaste onderzoek naar de milieueffecten van geluidshinder;

II. gelet op de eisen en de klachten van de verenigingen die de belangen verdedigen van de burgers die de door de luchtvaart veroorzaakte overlast moeten ondergaan;

JJ. attendeert erop dat de situatie onhoudbaar wordt voor talloze burgers en dat andere structurele maatregelen inzake geluids- en windnormen moeten worden genomen, alsook dat landingsbanen en vliegroutes moeten worden bijgestuurd;

KK. stelt dat de federale regering het zoeken naar een consensus over aanvullende maatregelen niet zou mogen aanwenden als argument om de maatregelen waarover reeds eensgezindheid bestaat, niet onverwijld uit te voeren;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. een vluchtvrije nacht in te voeren tussen 22u en 7u; in dat tijdvak is elke vliegbeweging van en naar Brussels Airport-Zaventem verboden, behalve in noodgevallen;

2. de luchthaven Brussels Airport-Zaventem een jaarlijkse beperking ten belope van maximum 220 000 vliegbewegingen op te leggen en zich te verzetten tegen elke toename van de activiteit ervan;

3. bepaalde categorieën vliegtuigen waarvan de geluidsemissie bepaalde drempels overschrijdt, de toegang tot Brussels Airport-Zaventem te ontzeggen, omdat het oude toesteltypen of verouderde toestellen betreft (beperking van de tonnage MTOW (136 ton)), wat in het bijzonder een vermindering van de individuele geluidsniveaus met zich brengt.

15 september 2022