

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2024

28 augustus 2024

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**

(ingediend door de heer François De Smet)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2024

28 août 2024

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**

(déposée par M. François De Smet)

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^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)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt, met een aantal aanpassingen, de tekst over van voorstel DOC 55 0291/001.

Het overvliegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de onmiddellijke omgeving ervan veroorzaakt voor de inwoners van de betrokken gemeenten veel hinder. Het doet ook onrechtmatig en onevenredig afbreuk aan hun fundamentele rechten, en vooral aan hun recht op een gezond milieu. De luchtverontreiniging als gevolg van de uitstoot van de reactoren en de reële onveiligheid die wordt veroorzaakt door vliegtuigen in de kritieke fase van het opstijgen of het landen, vormen ernstige bedreigingen voor de lichamelijke integriteit van de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn onmiddellijke omgeving.

De vaste rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens¹ verankert sinds vele jaren het recht op een gezond milieu; ook de Europese Unie heeft in het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie de bescherming van het milieu en het recht op een gezond en kwaliteitsvol milieu vastgelegd.

Artikel 11 van dat Verdrag luidt: “De eisen inzake milieubescherming moeten worden geïntegreerd in de omschrijving en uitvoering van het beleid en het optreden van de Unie, in het bijzonder met het oog op het bevorderen van duurzame ontwikkeling.”

Voorts bepaalt artikel 191 van dat Verdrag het volgende:

“1. Het beleid van de Unie op milieugebied draagt bij tot het nastreven van de volgende doelstellingen:

- behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu;
- bescherming van de gezondheid van de mens;
- behoedzaam en rationeel gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- bevordering op internationaal vlak van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale

¹ Zo werd in een arrest van 9 december 2014 geoordeeld: “*Naturally, severe environmental pollution may affect individuals' well-being and prevent them from enjoying their homes in such a way as to affect their private and family life adversely (...)*”, EHRM, 9 december 1994, *Lopez-Ostra/Spanje*, 51.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend, en l’adaptant, le texte de la proposition DOC 55 0291/001.

Le survol de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa proche périphérie cause aux habitants des communes concernées de nombreuses nuisances. Il porte également atteinte de manière illégale et disproportionnée à leurs droits fondamentaux, et principalement le droit à un environnement sain. La pollution de l’air due aux rejets des réacteurs et l’insécurité réelle causée par des avions en phase critique de décollage ou d’atterrissage constituent l’une des atteintes graves à l’intégrité physique des habitants de la Région de Bruxelles Capitale et de sa proche périphérie.

Le droit à un environnement sain a été consacré par la jurisprudence constante de la Cour européenne des droits de l’homme depuis de nombreuses années¹. L’Union européenne consacre également la protection de l’environnement et le droit à un environnement sain et de qualité dans son Traité de sur le Fonctionnement de l’Union européenne.

En son article 11, le texte prévoit que “les exigences de la protection de l’environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des politiques et actions de l’Union, en particulier afin de promouvoir le développement durable.”

L’article 191 dudit Traité susmentionné poursuit également:

“1. La politique de l’Union dans le domaine de l’environnement contribue à la poursuite des objectifs suivants:

- la préservation, la protection et l’amélioration de la qualité de l’environnement;
- la protection de la santé des personnes;
- l’utilisation prudente et rationnelle des ressources naturelles;
- la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou

¹ Il a ainsi été jugé dans un arrêt du 9 décembre 2004 qu’ “il va de soi (...) que des atteintes graves à l’environnement peuvent affecter le bien-être d’une personne et la priver de la jouissance de son domicile de manière à nuire à sa vie privée et familiale” – CEDH, 9 décembre 1994, *Lopez-Ostra c. Espagne*.

milieuproblemen, en in het bijzonder de bestrijding van klimaatverandering.

2. De Unie streeft in haar milieubeleid naar een hoog niveau van bescherming, rekening houdend met de uiteenlopende situaties in de verschillende regio's van de Unie. Haar beleid berust op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden, en het beginsel dat de vervuiler betaalt.”.

Al vele jaren ijvert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ervoor dat bij het bepalen van de vliegroutes, die door de federale regering worden vastgesteld, niet alleen met de veroorzaakte geluidshinder en milieuschade rekening zou worden gehouden, maar ook met de bevolkingsdichtheid van de overvlogen gebieden. Op 27 mei 1999 nam de Brusselse regering een besluit aan geluidshinder door het luchtverkeer (besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, *Belgisch Staatsblad*, 11 augustus 1999, blz. 30002), in de wandeling het “besluit-geluidshinder” genoemd. De toepassing van dat besluit, waarvan de wettelijkheid door de hoogste gerechtelijke instanties van België werd bevestigd, maakt het mogelijk de inzake geluidshinder aanvaardbare grenswaarden duidelijk vast te stellen. Dat besluit is op 1 januari 2000 in werking getreden.

De toepassing van het besluit werd door het Hof van Justitie van de Europese Unie bij het arrest van 8 september 2011 rechtsgeldig verklaard.

Het Hof heeft over het “besluit-geluidshinder” het volgende voor recht gezegd: “Een nationale milieuregeling die grenswaarden stelt voor geluidsoverlast, gemeten aan de grond, die tijdens vluchten boven gebieden die dicht bij de luchthaven liggen moeten worden gerespecteerd, vormt bijgevolg als zodanig geen “exploitatiebeperking””.

Het Hof van Cassatie had zich in zijn arrest van 21 december 2006 eveneens uitgesproken voor de toepassing van het besluit-“geluidshinder”.

Ook het hof van beroep van Brussel had in zijn arrest van 9 juni 2005 al het volgende geoordeeld: “*Les avions décollant et atterrissant à l’aéroport de Bruxelles-National, conformément aux décisions des 28 février, 13 avril et 17 mai 2004 de l’État belge et aux directives de BIAC et de BELGOCONTROL, provoquent en Région de Bruxelles-Capitale des nuisances sonores:*

— *constitutives d’infraction ou de menaces graves d’infractions à l’article 2 de l’arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 (arrêté*

planétaires de l’environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique.

2. La politique de l’Union dans le domaine de l’environnement vise un niveau de protection élevé, en tenant compte de la diversité des situations dans les différentes régions de l’Union. Elle est fondée sur les principes de précaution et d’action préventive, sur le principe de la correction, par priorité à la source, des atteintes à l’environnement et sur le principe du pollueur-payeur.”.

Depuis de nombreuses années, la Région de Bruxelles-Capitale agit pour que les routes aériennes, fixées par le gouvernement fédéral, prennent en considération non seulement les nuisances sonores et environnementales provoquées mais également la densité de la population survolée. Le 27 mai 1999, le gouvernement bruxellois adoptait un arrêté relatif au bruit en provenance du trafic aérien (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, *Moniteur belge* du 11 août 1999, p. 30002), communément appelé “arrêté bruit”. L’application de cet arrêté, dont la légalité a été confirmée par les plus hautes instances judiciaires belges, permet de fixer clairement les limites acceptables en termes de bruit. L’arrêté bruit est entré en vigueur en date du 1^{er} janvier 2000.

Dans son arrêt du 8 septembre 2011, la Cour de justice de l’Union européenne a validé également l’application de l’arrêté bruit.

La Cour dit pour droit que ledit arrêté, qui impose des limites maximales de nuisance sonore mesurée au sol, à respecter lors du survol de territoires situés à proximité de l’aéroport “ne constitue pas, en tant que telle, une “restriction d’exploitation””.

Dans son arrêt du 21 décembre 2006, la Cour de cassation s’est également prononcée en faveur de l’application de l’arrêté bruit.

De même, dans son arrêt du 9 juin 2005, la Cour d’appel de Bruxelles n’a pas manqué de confirmer que “Les avions décollant et atterrissant à l’aéroport de Bruxelles-National, conformément aux décisions des 28 février, 13 avril et 17 mai 2004 de l’État belge et aux directives de BIAC et de BELGOCONTROL, provoquent en Région de Bruxelles-Capitale des nuisances sonores:

— *constitutives d’infraction ou de menaces graves d’infractions à l’article 2 de l’arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 (arrêté*

bruit) et à l'article 22 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 (ordonnance bruit);

— *et constitutive de violations manifestes ou de menaces graves de violations manifestes de l'article 23 de la Constitution.*”.

De indiener van dit voorstel van resolutie benadrukt eveneens dat artikel 34 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal het volgende bepaalt: “De houder [van de licentie] leeft de geluidsnormen na, uitgevaardigd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest, na overleg met de Federale Staat, en doet deze naleven, binnen het kader van zijn uitbating van de Luchthaven Brussel-Nationaal.”.

In het raam van de doeltreffende vermindering van de geluidshinder door nachtvluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke omgeving ervan wijzen de indieners van dit voorstel van resolutie er met aandrang op dat de duur van de “Europese nacht” is vastgesteld op 8 uur, overeenkomstig Richtlijn 2002/49 van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï.

De indiener herinnert eraan dat de federale regering de milieugerelateerde gevolgen van die nachtvluchten voor de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de onmiddellijke omgeving ervan nooit heeft geëvalueerd, ondanks de erkende risico's voor de slaap en de rust van die mensen.

Na analyse van de situatie op de belangrijkste Europese luchthavens blijkt dat voor heel wat van die luchthavens strikte reglementeringen en quota's betreffende nachtvluchten gelden, terwijl voor andere luchthavens een totaalverbod op nachtvluchten van toepassing is.

Na analyse van de situatie op 12 luchthavens die gelegen zijn in de buurt van steden met meer dan 30.000 overvlogen inwoners, constateren de indieners van dit voorstel van resolutie voorts dat de betrokken overheid een plan inzake geluidsdemping of financiële vergoeding heeft ingesteld zonder dat in deze grote steden een vermindering van de ontwikkeling van de economische activiteit vastgesteld werd.

Ter illustratie wenst de indiener de aandacht te vestigen op het luchthavenbeleid voor de volgende Europese luchthavens:

bruit) et à l'article 22 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 (ordonnance bruit);

— *et constitutive de violations manifestes ou de menaces graves de violations manifestes de l'article 23 de la Constitution.*

L'auteur souligne également que dans l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, l'article 34 prévoit que le titulaire de la licence est tenu de respecter et de faire respecter “dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'État fédéral”.

Afin de réduire efficacement les nuisances sonores liées au survol de nuit de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa proche périphérie, les auteurs de la présente proposition de résolution insistent sur le fait que, selon la directive 2002/49 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 européenne” est fixée à 8 heures.

L'auteur rappelle que, à aucun moment, le gouvernement fédéral n'a évalué les incidences environnementales de ces vols de nuit pour les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa proche périphérie, et ce, malgré les risques avérés pour le sommeil et la tranquillité de ces personnes.

Après avoir analysé les principaux aéroports européens, bon nombre d'entre eux disposent de réglementations strictes et de quotas en matière de survol aérien de nuit, tandis que d'autres prévoient une interdiction totale des vols de nuit.

De même, après avoir analysé 12 aéroports situés près de villes comptant plus de 30.000 habitants survolés, les auteurs constatent qu'un plan d'insonorisation ou de compensation financière a été mis en place par les autorités sans qu'une baisse du développement de l'activité économique de ces grandes villes soit constatée.

À titre d'illustration, l'auteur souhaite attirer l'attention sur les politiques aéroportuaires des aéroports européens suivants:

Luchthavens/ Aéroports	Beleid inzake geluiddemping	Politique d'insonorisation	Nachtvluchten	Vols de nuit
Londen-Heathrow/ Londres-Heathrow	Plan voor geluiddemping opgesteld in 1996	<i>Plan d'insonorisation créé en 1996</i>	Er werd een quotasysteem voor nachtvluchten ingevoerd	<i>Un système de quota des vols de nuit a été instauré</i>
Frankfurt/ Francfort	Geluiddemping voor meer dan 13.000 woningen sinds 1975	<i>Insonorisation de plus de 13.000 habitations depuis 1975</i>	Alle vluchten zijn verboden tussen 23.00 uur en 5.00 uur	<i>Les vols sont totalement interdits entre 23h00 et 5h00</i>
Schiphol	Geluiddemping voor meer dan 15.000 woningen	<i>Insonorisation de plus de 15.000 habitations</i>	Er werd een quotasysteem voor nachtvluchten ingevoerd	<i>Un système de quota des vols de nuit a été instauré</i>
Parijs-Orly/ Paris-Orly	Oprichting van een zone op het plan inzake geluidshinder met als doel geluidsisolatie aan te brengen in de woningen van de omwonenden	<i>Création d'une zone du plan de gêne sonore (PGS) visant à insonoriser les riverains</i>	Vracht- en nachtvluchten zijn sinds 1968 verboden tussen 23.30 uur en 6.00 uur	<i>Le fret et les vols de nuit ont été interdits dès 1968 de 23h30 à 6h00</i>
Zurich	In 1980 werd een schadevergoedingsprogramma gecreëerd dat voorziet in een schadeloosstelling tot 6 km onder de startbanen en 10 km onder de landingsbanen	<i>Un programme de compensation a été créé en 1980 et prévoit une indemnisation jusqu'à 6km sous les pistes de décollage et 10km sous les pistes d'atterrissage</i>	In 2010 werden alle vluchten afgeschaft tussen 23.30 uur en 6.00 uur	<i>Suppression en 2010 de tous les vols de 23h30 à 6h</i>
Düsseldorf	Er werd een programma voor het aanbrengen van geluidsisolatie in de woningen uitgewerkt en de luchthavenheffingen hangen af van de het geluidsniveau van de vliegtuigen	<i>Un programme d'insonorisation des habitations a été créé et les taxes d'aéroport sont indexées sur les niveaux de bruit des avions</i>	Opstijgingen zijn verboden tussen 22.00 uur en 6.00 uur, en landingen tussen 23.00 uur en 6.00 uur	<i>Décollages interdits de 22h à 6h ainsi que les atterrissages de 23h à 6h</i>
Manchester	Al in 1972 werd een geluiddempingsprogramma uitgewerkt	<i>Programme d'insonorisation créé dès 1972</i>	Tussen 22.00 uur en 6.00 uur mag slechts van één baan gebruik worden gemaakt	<i>Une seule piste est autorisée entre 22h00 et 6h00</i>
Berlijn – Tegel/ Berlin – Tegel	De luchthavenheffingen, waarvan de opbrengst worden aangewend voor het geluiddempingsplan, hangen af van het geluidsniveau van de vliegtuigen	<i>Les taxes d'aéroport, servant au plan d'insonorisation, sont indexées sur les niveaux de bruit des avions</i>	Opstijgingen zijn verboden vanaf 22.00 uur, en de luchthaven leidt vanaf 23.00 uur alle nachtvluchten af naar Berlijn-Schönefeld	<i>Les décollages sont interdits dès 22h et l'aéroport déroute tous les vols de nuit sur Berlin Schönefeld à partir de 23h</i>
Hamburg/ Hambourg	Er werd een schadevergoedingsprogramma voor 14.000 woningen uitgevoerd	<i>Un programme d'indemnisation pour 14.000 logements a été mis en place</i>	De luchthaven is gesloten tussen 22.00 uur en 5.00 uur	<i>L'aéroport est fermé de 22h00 à 5h00</i>

De indiener van dit voorstel van resolutie heeft de gerechtvaardigde bezorgdheid van de inwoners van de betrokken gebieden herhaaldelijk te berde gebracht. We kunnen er echter niet omheen dat het intensief overvliegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de onmiddellijke omgeving ervan blijft voortduren, en almaar

L'auteur de la présente proposition de résolution a relayé les préoccupations légitimes des habitants à de nombreuses reprises. Cependant, force est de constater que le survol intensif de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa proche périphérie se poursuit et provoque interrogations et réactions négatives des habitants et

meer vragen en negatieve reacties oproept bij de inwoners van die gebieden en van de omwonenden. Daarom zijn de indieners verheugd over het krachtige optreden van twaalf verenigingen uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke omgeving ervan alsook uit Vlaams- en Waals-Brabant die opkomen voor wie geluidshinder ondervindt van de activiteiten van Brussels Airport. Zij hebben zich verenigd in een gemeenschappelijk platform, om meerdere ingrijpende structurele maatregelen te eisen van de federale regering en van Brussels Airport.

De indiener van dit voorstel van resolutie is overtuigd voorstander van het initiatief van de Brusselse regering die, om af te stappen van een confrontatielocica, een kortetermijnoplossing heeft voorgesteld om de hinder en de schendingen van de geluidsnormen drastisch te verminderen, namelijk de onmiddellijke opschorting van de inning van de nultolerantiegerelateerde geldboetes die in werking is getreden op 22 februari 2017, voor zover tegelijk aan drie voorwaarden wordt voldaan:

- de afschaffing van de vluchten boven de Kanaalroute;
- de afschaffing van de vluchten boven de zogenaamde bocht naar links tussen 6 uur en 7 uur;
- de strikte inachtneming van de windnormen.

Dit voorstel van resolutie heeft tevens tot doel solidariteit te betuigen aan alle Brusselaars en inwoners van de Rand in deze strijd voor een betere levenskwaliteit. Een eendrachtige houding is des te belangrijker daar de ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal (onder meer door de vrachtactiviteiten en de lagekostenmaatschappijen) zal leiden tot meer luchtverkeer en uiteindelijk ook tot steeds meer vluchten boven dit gebied.

De indiener van dit voorstel van resolutie herinnert eraan dat België te allen prijze over een overkoepelende nationale luchthavenstrategie moet beschikken. Over deze nieuwe strategische langetermijnvisie voor een duurzame en evenwichtige ontwikkeling moet worden onderhandeld met alle Belgische luchthavens.

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 geluidsen 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 inwoners van de zones die geconfronteerd worden met

des riverains en constante augmentation. À cet égard, les auteurs saluent le geste fort de douze associations de défense des victimes de Brussels Airport, de la région de Bruxelles-Capitale et de sa proche périphérie, du Brabant flamand et du Brabant wallon, qui se sont réunies en une plateforme commune pour exiger du gouvernement fédéral et de Brussels Airport plusieurs mesures structurelles fortes.

L'auteur de la présente proposition de résolution soutient vivement l'initiative du gouvernement bruxellois qui, pour sortir d'une logique de confrontation, a proposé une solution à court terme pour diminuer significativement les nuisances et les violations des normes de bruit; à savoir, une suspension immédiate de la perception des amendes liées à la tolérance zéro, entrée en vigueur le 22 février 2017, pour autant que trois conditions cumulatives soient remplies:

- la suppression des vols sur la route du Canal;
- la suppression des vols sur le virage à gauche entre 6h00 et 7h00;
- le respect strict des normes de vent.

La présente proposition de résolution a également comme objectif de marquer la solidarité envers tous les bruxellois et les habitants de la périphérie dans ce combat pour une meilleure qualité de vie. Cette unité est d'autant plus importante que le développement de l'aéroport de Bruxelles-National, notamment par les activités de fret et de compagnies à bas prix, aura pour conséquence l'augmentation du trafic aérien et, *in fine*, un survol de plus en plus intensif de cette région.

L'auteur de la présente proposition de résolution rappelle qu'il est impératif que la Belgique dispose d'une stratégie aéroportuaire nationale globale. Cette nouvelle vision stratégique à long terme pour un développement durable et équilibré doit être négociée avec l'ensemble des aéroports belges.

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 sonores. Plus de 1.500 maisons ont

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.

De indiener van dit voorstel van resolutie steunt dus de oplossing die door de luchthaven van Luik is uitgewerkt, omdat ze de economische activiteit van België ten goede komt, onder meer op het vlak van het vrachtverkeer en inzake nachtvluchten.

De ondertekenaar van dit voorstel van resolutie herhaalt ook zijn verzoek aan de federale regering om overleg te organiseren met alle bij dit dossier betrokken partijen om tot een duurzame en rechtvaardige oplossing te komen.

De indiener eist bijgevolg dat nachtvluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn onmiddellijke omgeving verboden zouden worden tussen 22 uur en 7 uur.

Hij vraagt ook dat dringend een analyse zou worden gemaakt van de daadwerkelijke gevolgen van elke nieuwe route en dat een echte onafhankelijke en neutrale overheidsinstantie zou worden ingesteld die de door vliegtuigen veroorzaakte geluidshinder de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal controleert.

Tot slot is de indiener er voorstander van om piste 25L met 1.800 meter te verlengen, om aldus het aantal vluchten boven de dichtstbevolkte gebieden fors te verminderen.

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.

L'auteur de la présente proposition de résolution soutient donc la solution développée par l'aéroport de Liège en ce qu'elle permet, notamment dans le domaine du cargo et durant la nuit, de renforcer l'activité économique en Belgique.

Le signataire de la présente proposition de résolution réitère également sa demande au gouvernement fédéral d'organiser une concertation entre toutes les parties concernées par ce dossier afin d'arriver à une solution durable et équitable.

En conséquence, le signataire de cette proposition de résolution exige que, enfin, le survol de nuit de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa proche périphérie, entre 22h00 à 7h00, soit interdit.

Il demande également d'urgence qu'une analyse des conséquences effectives de toute nouvelle route soit effectuée et qu'une véritable autorité publique, indépendante et neutre, de contrôle des nuisances sonores aériennes autour de Bruxelles-National soit créée.

L'auteur soutient également l'allongement de la piste 25L de 1.800 mètres afin de permettre une diminution importante du survol des zones les plus densément peuplées.

François De Smet (DéFI)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat de wetgeving van de Europese Unie, alsook de vaste rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, het recht op bescherming van het milieu en op een gezond en hoogwaardig milieu verankeren;

B. gelet op de op 13 juni 2016 in werking getreden 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 geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG;

C. gelet op de moeilijkheden bij de uitvoering van de aanbevolen maatregelen in verband met de in de voornoemde Verordening nr. 598/2014 bedoelde “evenwichtige aanpak”; die moeilijkheden 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),

D. overwegende dat het recht op gezondheid en op een gezond milieu voor de omwonenden een onvervreemdbaar recht is, voorgeschreven bij artikel 23 van de Grondwet, dat geenszins afbreuk doet aan de economische ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal;

E. gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer;

F. gelet op artikel 34 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicense 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;

G. overwegende dat de “Europese nacht” acht uren telt, overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai;

H. overwegende dat veel Europese luchthavens strikte reglementeringen inzake nachtvluchten hanteren, zonder dat een vermindering van de economische activiteit wordt vastgesteld;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que la législation de l'Union européenne et la jurisprudence constante de la Cour européenne des droits de l'homme consacrent le droit à la protection de l'environnement et à un environnement sain et de qualité;

B. 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, entrée en vigueur le 13 juin 2016;

C. vu 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;

D. considérant que le droit à la santé et à l'environnement sain pour les riverains constitue un droit inaliénable, prescrit par l'article 23 de la Constitution, qui ne porte nullement préjudice au développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National;

E. 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;

F. 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;

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

H. considérant qu'un grand nombre d'aéroports européens disposent de réglementations strictes en matière de survol aérien de nuit, et ce, sans qu'une diminution de l'activité économique soit constatée;

I. overwegende dat veel Europese luchthavens met vliegroutes over zones met meer dan 30.000 inwoners een geluid Dempingsbeleid hanteren om de geluids- en milieuhinder voor de bevolking in die zones te beperken;

J. overwegende dat de correcte uitvoering van de rechterlijke beslissingen kadert in de inachtneming van de beslissingen van de rechterlijke macht, die haar grondslag heeft in het beginsel van federale loyaliteit, met het oog op het waarborgen van de rechtszekerheid;

K. overwegende dat de correcte uitvoering van de rechterlijke beslissingen louter kadert in de legalistische doelstelling de beslissingen van de rechterlijke macht in acht te nemen, die haar grondslag heeft in het beginsel van federale loyaliteit, met het oog op het waarborgen van de rechtszekerheid;

L. gelet op de federale beleidsverklaring van 9 oktober 2014, die “een structurele (...) oplossing om de geluidsoverlast tegen te gaan, in het bijzonder in de dichtbevolkte gebieden” in uitzicht stelt (regeerakkoord, 9 oktober 2014, blz. 219);

M. attendeert op het voorstel van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de levenskwaliteit van de inwoners van dat gewest te doen sporen met de economische uitbouw van de luchthaven Brussel-Nationaal;

N. overwegende dat de Wereldgezondheidsorganisatie besluit dat slaapstoornissen een van de meest ernstige gevolgen van omgevingslawaai zijn, met onmiddellijke gevolgen en gevolgen op de lange termijn;

O. overwegende dat het geluid van overvliegende vliegtuigen bij schoolgaande kinderen aandachts- en concentratiestoornissen veroorzaakt;

P. overwegende dat geluidshinder en milieuvervuiling gezondheidsproblemen meebrengen, en in het bijzonder gevolgen hebben voor het centrale en het perifere zenuwstelsel en voor het hart- en bloedvatstelsel;

Q. overwegende dat het aanhoudend overvliegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de randgemeenten een voortdurende en grote bron van geluids- en milieuhinder is.

VERZOEKT DE REGERING:

1. ervan uit te gaan dat de luchthaven Brussel-Nationaal in de eerste plaats bedoeld is als stadsluchthaven, waarvan de normale activiteit zich overdag afspeelt;

I. considérant qu’un grand nombre d’aéroports européens, dont les avions survolent des régions de plus de 30.000 habitants, disposent d’une politique d’insonorisation visant à réduire les nuisances sonores et environnementales de la population survolée;

J. considérant que la correcte exécution des décisions de justice relève du respect des décisions du pouvoir judiciaire, qui s’inspire du principe de loyauté fédérale, dans un souci d’assurer la sécurité juridique;

K. considérant que la correcte exécution des décisions de justice relève simplement d’un objectif légaliste de respect des décisions du pouvoir judiciaire, qui s’inspire du principe de loyauté fédérale, dans le souci d’assurer la sécurité juridique;

L. vu la déclaration gouvernementale fédérale du 9 octobre 2014 qui annonce l’élaboration d’“une solution structurelle (...), en particulier dans les zones à forte densité de population” (Accord du gouvernement fédéral, 10 octobre 2014, p. 219);

M. vu la proposition du gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale visant à concilier la qualité de vie des habitants de la Région de Bruxelles-Capitale et le développement économique de l’aéroport de Bruxelles-National;

N. considérant 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 ainsi que des effets à long terme;

O. considérant que le bruit généré par le survol aérien entraîne des troubles de l’attention et de la concentration aux enfants en milieu scolaire;

P. considérant que les pollutions sonore et de l’environnement entraînent des problèmes de santé avec notamment des conséquences sur le système nerveux central et périphérique et sur le système cardiovasculaire;

Q. 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 de l’environnement.

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de considérer que l’aéroport de Bruxelles-National a prioritairement une vocation d’aéroport urbain dont les activités régulières sont diurnes;

2. het principe dat dichtbevolkte zones niet mogen worden overvlogen, ondubbelzinnig te bevestigen, omwille van het algemeen belang, de volksgezondheid en de veiligheid van de bevolking, en als uitgangspunt te nemen dat het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de onmiddellijke omgeving ervan, met inbegrip van de Kanaalzone, dichtbevolkt is;

3. de procedures en de vliegroutes aan te passen, teneinde de hinder te beperken en het aantal personen die hierdoor worden getroffen, zo laag mogelijk te houden;

4. als regel vast te stellen dat de “nacht” voor de luchthaven Brussel-Nationaal duurt van 22 uur tot 7 uur en in dat tijdvak het opstijgen en landen van vliegtuigen te verbieden, behalve in de bij de wet bepaalde uitzonderingen;

5. toe te zien op de strikte inachtneming van de wind-normen op de banen 01-19, 07-25 en ter zake totale transparantie te waarborgen;

6. te eisen dat de luchthavenuitbater de baan 25L opschuift in oostelijke richting, zodat vliegtuigen kunnen opstijgen door een bocht naar links te nemen zonder over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de onmiddellijke omgeving te moeten vliegen;

7. een nationale luchthavenstrategie uit te werken met het oog op een betere spreiding over de regionale luchthavens van de vracht- en de charteractiviteit, alsook van de vluchten van lagekostenmaatschappijen;

8. naast de inachtneming van de voormelde normen tevens een onafhankelijke en neutrale overheidsinstantie in te stellen die toezicht houdt op de door vliegtuigen veroorzaakte geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal, alsook het sluiten van samenwerkingsakkoorden met de andere gewesten van ons land te bevorderen;

9. het op 1 januari 2000 in werking getreden besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer (in de wandeling het “besluit-geluidshinder”), alsook alle uitvoerbare rechterlijke beslissingen, in acht te nemen;

10. te eisen dat elke niet-inachtneming van de vliegroutes streng bestraft wordt;

11. bij de vaststelling en de organisatie van de vliegroutes, alle aanbevelingen van de betrokken representatieve organisaties te bestuderen en daarbij de voormelde beschreven principes in acht te nemen;

2. de confirmer de manière absolue le principe du non-survol des zones densément peuplées afin de respecter l'intérêt général, la santé publique et la sécurité des populations; et de considérer que tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et de sa proche périphérie, en ce compris la zone du Canal, est densément peuplé;

3. d'adapter les procédures et routes aériennes dans le but de réduire les nuisances et de minimiser le nombre de personnes affectées par celles-ci;

4. de fixer la période dite “de nuit” à l'aéroport de Bruxelles-National de 22h00 à 7h00, d'interdire les décollages et les atterrissages durant cette période, sauf les exceptions définies par la loi;

5. de veiller au strict respect des normes de vent applicables sur les pistes 01-19, 07-25 et de garantir la transparence totale à cet égard;

6. d'exiger de l'exploitant de l'aéroport qu'il recule la piste 25L vers l'Est de manière à permettre les décollages par un virage à gauche sans survoler la Région de Bruxelles-Capitale et sa proche périphérie;

7. de développer une stratégie aéroportuaire nationale en vue d'une meilleure répartition, vers les aéroports régionaux, des activités de fret, de charter et de vols low cost;

8. d'instaurer, concomitamment au respect des normes ci-avant exposées, une autorité publique, indépendante et neutre, de contrôle des nuisances sonores aériennes autour de l'aéroport de Bruxelles-National, et de favoriser les accords de coopération avec les différentes régions du pays;

9. de respecter 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, communément appelé “arrêté bruit”, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2000, ainsi que toutes les décisions de justice exécutoires;

10. d'exiger que soit strictement sanctionné tout non-respect des routes aériennes;

11. d'étudier, dans le respect des principes énoncés ci-avant, l'ensemble des recommandations des associations représentatives concernées dans la détermination et l'organisation des routes aériennes;

12. in samenwerking met de bevoegde gewestelijke overheden en de betrokken representatieve organisaties na te gaan hoe een alomvattend geluid dempingsplan ten behoeve van de overvlogen gebieden kan worden ingesteld;

13. de voor de luchthaven Brussel-Nationaal thans bestaande beperking van maximaal 250.000 bewegingen per jaar te handhaven, waarbij wordt ingegaan tegen de wens van Brussels Airport Company om het vliegverkeer te verdubbelen;

14. de uitvoering voor te stellen van een onafhankelijk onderzoek dat moet nagaan welke gevolgen de door vliegtuigen uitgestoten ultrafijne stofdeeltjes hebben voor alle burgers die met overvliegende vliegtuigen te maken hebben;

15. de meest luidruchtige vliegtuigen te verbieden, door een geleidelijke aanpassing van de reglementaire geluidsnormen (quota aan toegestaan geluid per vliegtuig en per seizoen), alsmede daartoe in de vertrek- en landingsvergoedingen financiële stimuli op te nemen;

16. werk te maken van een beter tariefbeleid, als een van de hefboomen om ter zake een beter evenwicht te bewerkstelligen tussen het aanbod aan reizen per vliegtuig dan wel per spoor;

17. een verbod in te stellen op ultrakorte vluchten, waarvoor de trein doorgaans een valabel alternatief biedt (Brussel-Parijs, Brussel-Amsterdam enzovoort);

18. massaal te investeren in de uitbouw van het Europese spoorwegnet, onder meer inzake nachttreinen, goederentreinen en hogesnelheidstreinen.

1 augustus 2024

12. d'étudier, en collaboration avec les autorités régionales compétentes et les associations représentatives concernées, la mise en place d'un plan d'insonorisation global des zones survolées;

13. de conserver la limitation actuelle applicable à l'aéroport de Bruxelles-National de maximum 250.000 mouvements par an, en s'opposant au projet de doublement du trafic souhaité par Brussels Airport Company;

14. 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;

15. d'interdire les avions les plus bruyants par une adaptation progressive des limites de bruit réglementaires (quotas de bruit autorisé par avion et par saison) ainsi que la mise en place d'incitants financiers intégrés aux redevances de décollage et d'atterrissage;

16. d'utiliser une meilleure politique tarifaire comme l'un des leviers permettant d'assurer un meilleur équilibre au niveau des tarifs entre l'offre aérienne et l'offre ferroviaire;

17. d'interdire les vols "sauts de puce" pour lesquels il existe généralement une alternative efficace en train (Bruxelles-Paris, Bruxelles-Amsterdam...);

18. d'investir massivement dans le développement du transport ferroviaire au niveau européen, dont celui des réseaux de train de nuit, de fret et TGV.

1^{er} août 2024

François De Smet (DéFI)