

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2014-2015

16 JULI 2015

### VOORSTEL VAN RESOLUTIE betreffende de structurele oplossingen voor de hinder voortgebracht door het luchtverkeer boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

(ingediend door mevrouw Caroline PERSOONS (F), de heren Marc-Jean GHYSSELS (F), Benoît CEREXHE (F), Jef VAN DAMME (N), Arnaud PINXTEREN (F) en mevrouw Annemie MAES (N))

#### Toelichting

Het is duidelijk dat het luchtverkeer boven het Brussels Gewest ten gevolge van de nabijheid van de luchthaven « Brussel-Nationaal » in Zaventem de inwoners veel hinder bezorgt. De meeste klachten gaan over geluidshinder. De luchthavenactiviteiten hebben ook gevolgen voor de kwaliteit van de lucht en de gezondheid. « De vliegtuigen die vanop de luchthaven Brussel-Nationaal opstijgen zorgen voor een groot gedeelte van de emissies die in het Hoofdstedelijk Gewest worden opgemeten »<sup>1</sup>. Het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest zijn gebonden door Europese internationale normen inzake reductie van stikstofoxiden (NOX), fijne deeltjes en CO<sub>2</sub>. Bij het uitstippelen van de routes voor het luchtverkeer moet zowel rekening worden gehouden met de geluidsoverlast en de gevolgen voor de gezondheid als met de veiligheid voor de omwonenden<sup>2</sup>.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ijvert er al verschillende jaren voor dat de vliegroutes, die op federaal niveau worden vastgesteld, rekening houden met de hinder die ze veroorzaken en met de bevolkingsdichtheid van het overvlogen gebied. Dat is niet in strijd met de aandacht die het Gewest heeft voor jobcreatie en voor de rechtstreekse en zijdelingse economische belangen van de luchthaven Brussel-Nationaal, die de Brusselaars ten goede kunnen komen. Gelet op het hoge werkloosheidscijfer, heeft het Brussels Gewest er zich toe verbonden de toegang van de Brusselaars tot betrekkingen in het luchthavengebied te vergemakkelijken<sup>3</sup>.

1 Brusselsche Hoofdstedelijke Raad, Resolutie ertoe strekkende alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de hinder van de vluchten boven Brussel vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal voor de inwoners te bestrijden, Resolutie unaniem aangenomen door de Raad op 4 juli 2003, nr.A-440/2 – 2002/2003, p. 2.

2 Idem.

3 I.V. COM (2014-2015) Nr. 46, 05/02/2015, pp. 16-28. Er zij eveneens gewezen op de noodzakelijke samenwerking met de partners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest, waaronder BECI en de UWE in het kader van het initiatief Brussels Metropolitan, ACTIRIS, FOREM, TEC en de MIVB.

## PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

16 JUILLET 2015

### PROPOSITION DE RÉSOLUTION relative aux solutions structurelles à apporter au problème des nuisances liées au survol aérien en Région de Bruxelles-Capitale

(déposée par Mme Caroline PERSOONS (F), MM. Marc-Jean GHYSSELS (F), Benoît CEREXHE (F), Jef VAN DAMME (N), Arnaud PINXTEREN (F) et Mme Annemie MAES (N))

#### Développements

Il est patent que le survol de la Région bruxelloise par le trafic aérien dû à la présence proche de l'aéroport de « Bruxelles National » à Zaventem provoque des nuisances largement ressenties par les habitants. Le bruit est la nuisance qui suscite le plus de plaintes. L'activité aéroportuaire concerne aussi la qualité de l'air et la santé. « Les avions opérant à partir de l'aéroport de Bruxelles-National génèrent une part importante des émissions relevées en Région bruxelloise »<sup>1</sup>. Des normes européennes et internationales de réduction des oxydes d'azote (NOx), des particules fines et du CO<sub>2</sub> obligent la Région bruxelloise et la Région flamande. Outre les nuisances sonores et l'impact sur la santé, il faut aussi tenir compte de la sécurité pour les riverains lors du tracé des routes destinées au trafic aérien<sup>2</sup>.

Depuis plusieurs années, la Région de Bruxelles-Capitale a agi pour que le survol aérien fixé au niveau fédéral tienne compte des nuisances provoquées et de la densité de la population survolée. Cela ne contrevient pas à l'attention de la Région pour la création d'emplois et pour les enjeux économiques directs et indirects de l'aéroport de Bruxelles-National, susceptibles de bénéficier aux Bruxellois. Vu le taux élevé de chômage, la Région bruxelloise s'est engagée en vue de faciliter l'accès à l'emploi des Bruxellois dans la zone de l'aéroport<sup>3</sup>.

1 Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, Résolution visant à prendre toutes les mesures nécessaires afin de lutter contre les nuisances subies par les habitants et liées au survol de Bruxelles à partir de l'aéroport de Bruxelles-National, Résolution adoptée à l'unanimité par le Conseil le 4 juillet 2003, n° A-440/2 – 2002/200, p. 2.

2 Idem.

3 CRI COM (2014-2015) N° 46, 05/02/2015, pp. 16-28. Soulignons également la collaboration nécessaire avec les partenaires de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Région wallonne, dont BECI et l'UWE dans le cadre de l'initiative Brussels Metropolitan, ACTIRIS, le FOREM, TEC et la STIB.

Meer dan 15 jaar geleden, in mei 1999, heeft de Brusselse Regering een besluit betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer uitgevaardigd. De toepassing van het besluit, waarvan de wettigheid is bevestigd door een groot aantal rechterlijke beslissingen<sup>4</sup>, maakt het mogelijk om aanvaardbare geluidsnormen vast te stellen. Bovendien bepaalt artikel 23 van de Grondwet dat elke Belg het recht heeft om in een gezond leefmilieu te leven, zoals het Hof van Beroep van Brussel erop gewezen heeft in zijn arrest van 9 juni 2005. Sinds 1999 is de situatie verbeterd dankzij de technische verbeteringen van de vliegtuigen, maar het valt niet te ontkennen dat er nog veel hinder is.

Ook het Parlement heeft herhaaldelijk de terechte bekommernissen van de inwoners te kennen gegeven<sup>5</sup>.

Er moet echter vastgesteld worden dat verschillende luchtvaartprocedures hinder blijven bezorgen aan een groot aantal inwoners van het Brussels Gewest. Om daarop te reageren, plegen de burgers overleg en coördineren ze hun acties. In de loop der jaren zijn er verenigingen van omwonenden opgericht, die verschillende rechtsvorderingen hebben ingediend.

Sinds enkele tijd werken de verenigingen samen. Onlangs<sup>6</sup> hebben twaalf «verenigingen die burgers verdedigen tegen vliegtuighinder van Brussels Airport» uit Brussel en zijn rand, Vlaams-Brabant en Waals-Brabant zich verenigd in een gemeenschappelijk platform om van de federale regering en Brussels Airport verschillende ingrijpende structurele maatregelen te eisen. Voorts speelt de luchthaven Brussel-Nationaal een belangrijke economische rol voor ons land en veel inwoners van het Gewest, werkgevers en werknemers, die direct of indirect verbonden zijn aan de luchthaven, wijzen eveneens op het potentieel van de luchthaven Brussel-Nationaal voor het Brussels Gewest.

- 4 De rechtbank van eerste aanleg van Brussel heeft in zijn vonnis van 31/07/2014 een lijst opgesteld van alle rechterlijke beslissingen die het besluit van 27 mei 1999 betreffende de geluidshinder bekrachtigen :
- RG 2005/AR/20 – Arrest van het Hof van Beroep van 9 juni 2005 ;
  - C.05.0464.F – C.05.0465.F – C.05.0466.F – Arrest van het Hof van Cassatie van 21 december 2006 ;
  - C.060322.N – Arrest van het Hof van Cassatie van 3 januari 2008 ;
  - 158.548 en 158.549 – Arresten van de Raad van State van 9 mei 2006 ;
  - RG 06/12095 – Vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel van 8 februari 2007.
- 5 A-236/3 – 97/98 - Voorstel van resolutie betreffende de strijd tegen de hinder veroorzaakt door het luchtverkeer van en naar de luchthaven van Zaventem boven het Hoofdstedelijk Gewest, aangenomen op 10 juli 1998.  
A-27/4 – 99/00 - Voorstel van resolutie met het oog op de voortzetting van het overleg tussen de federale en de gewestelijke overheden om de hinder en de gevaren van het luchtverkeer te voorkomen en te verminderen, aangenomen op 26 mei 2000.  
A-440/1 – 02/03 - Voorstel van resolutie ertoe strekkende alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de hinder van de vluchten boven Brussel vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal voor de inwoners te bestrijden, aangenomen op 4 juli 2003.
- 6 Zie persconferentie van het gemeenschappelijk platform van verenigingen die burgers verdedigen tegen vliegtuighinder van Brussels Airport – Persconferentie van 12 juni 2015.

Il y a plus de 15 ans, en mai 1999, le Gouvernement bruxellois prenait un arrêté relatif au bruit en provenance du trafic aérien. L'application de cet arrêté, dont la légalité a été confirmée par de nombreuses décisions de justice<sup>4</sup>, permet de fixer les limites acceptables en termes de bruit. En outre, l'article 23 de la Constitution reconnaît le droit pour tout Belge de bénéficier d'un environnement sain, comme l'a rappelé la Justice dans l'arrêt rendu le 9 juin 2005 par la Cour d'appel de Bruxelles. Depuis 1999, la situation s'est améliorée grâce aux améliorations techniques des avions, mais personne ne peut méconnaître qu'il y a encore beaucoup de nuisances.

A plusieurs reprises, le Parlement a, lui aussi, relayé les préoccupations légitimes des habitants<sup>5</sup>.

Cependant, force est de constater que plusieurs procédures aéronautiques continuent d'incommoder de nombreux habitants de la Région bruxelloise. Pour y faire face, les citoyens se concertent et coordonnent leurs actions. Des associations de riverains se sont constituées au fil des ans, intentant plusieurs actions en justice.

Depuis quelque temps, les associations fédèrent leurs démarches. Dernièrement<sup>6</sup>, douze «associations de défense des victimes des nuisances aériennes de Brussels Airport», de Bruxelles et de sa périphérie, du Brabant flamand et du Brabant wallon se sont réunies en une plate-forme commune pour exiger du Gouvernement fédéral et de Brussels Airport plusieurs mesures structurelles fortes. Par ailleurs, l'aéroport de Bruxelles-National a un rôle économique important pour notre pays et de nombreux habitants de la Région, des employeurs et des employés, directement ou indirectement liés à l'aéroport, tiennent également à souligner le potentiel de l'aéroport de Bruxelles-National pour la Région bruxelloise.

- 4 Le tribunal de première instance de Bruxelles a listé toutes les décisions judiciaires favorables à l'arrêté bruit du 27 mai 1999 dans son arrêt rendu le 31/07/2014 :
- RG 2005/AR/20 – Arrêt de la Cour d'appel du 9 juin 2005 ;
  - C. 05.0464.F - C. 05.0465.F - C. 05.0466.F – Arrêt de la Cour de cassation du 21 décembre 2006 ;
  - C.060322.N – Arrêt de la Cour de cassation du 3 janvier 2008 ;
  - 158.548 et 158.549 – Arrêts prononcés par le Conseil d'Etat du 9 mai 2006 ;
  - RG 06/12095 – Jugement du Tribunal de première instance de Bruxelles du 8 février 2007.
- 5 A-236/3-97/98 - Proposition de résolution 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 adoptée le 10 juillet 1998.  
A-27/4-99/00 - Proposition de résolution en vue de la poursuite de la concertation entre entités fédérale et régionales afin de prévenir et de réduire les nuisances et dangers liés au trafic aérien, adoptée le 26 mai 2000.
- A-440/1-02/03 - Proposition de résolution visant à prendre toutes mesures nécessaires afin de lutter contre les nuisances subies par les habitants et liées au survol de Bruxelles à partir de l'aéroport de Bruxelles-National adoptée le 4 juillet 2003.
- 6 Voir conférence de presse de la plate-forme commune entre associations de défense des victimes des nuisances aériennes de Brussels Airport – Conférence de presse du 12 juin 2015.

De ondertekenaars van de resolutie hebben als ambitie de belangen van de Brusselaars te verdedigen en de economische belangen te verzoenen met de milieubelangen zonder de levenskwaliteit en de gezondheid te verwaarlozen. Het staat aan de politieke partijen om een evenwicht voor alle Brusselaars te vinden.

Het is van wezenlijk belang de hinder ten gevolge van de invoering van de vliegroutes objectief in kaart te kunnen brengen, erop toe te zien dat het Brussels Gewest en zijn inwoners worden geraadpleegd en dat men daarbij niet in het « Nimby-syndroom » vervalt.

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, dat gekozenen uit de 19 gemeenten bijeenbrengt, moet de stem van een verenigd Brussel vertolken. Er moet een einde worden gemaakt aan de opeenvolging van plannen die de hinder van de ene naar de andere wijk verplaatsen, allemaal dichtbevolkte wijken die nooit geraadpleegd werden.

Dit voorstel van resolutie strekt ertoe de solidariteit van de Brusselaars in deze strijd voor een betere levenskwaliteit voor iedereen en voor een goed evenwicht tussen de economische en milieubelangen tot uitdrukking te brengen.

Daarom herbevestigen de ondertekenaars van de resolutie dat ze een geleidelijke stopzetting van de nachtvluchten binnen een Europees kader wensen. Ze vragen dringend om een analyse van de daadwerkelijke gevolgen van nieuwe routes en om de oprichting van een echte openbare, onafhankelijke en neutrale controleautoriteit. Er bestaan structurele en duurzame oplossingen voor de synergie tussen veiligheid, gezondheid, leefmilieu en werkgelegenheid. Ze zouden kunnen worden gepland in het kader van een nationale luchthavenstrategie. Bewust van het economisch potentieel van de luchthaven voor de Brusselaars bevelen de ondertekenaars een duurzame en evenwichtige aanpak van het luchthavenbeleid aan, die de directe en indirecte economische factoren van de luchthaven, onder meer wat de werkgelegenheid voor de Brusselaars betreft, verzoent, die tegelijk zorgt voor een goede levenskwaliteit voor de inwoners en die gericht is op een beleid dat de luchthavenactiviteiten in hun omgeving integreert.

Les signataires de la résolution ont pour ambition de veiller sur les intérêts des Bruxellois, et de concilier les intérêts économiques aux intérêts environnementaux, sans négliger la qualité de vie et la santé. Il revient aux partis politiques de trouver un équilibre au bénéfice de tous les Bruxellois.

Tout en évitant le syndrome « Nimby », il est essentiel de pouvoir connaître objectivement les conséquences de la mise en place des routes en termes de nuisances et de veiller à ce qu'une consultation de la Région bruxelloise et des habitants soit prévue.

Le Parlement régional bruxellois qui rassemble des élus issus des 19 communes doit montrer l'exemple de l'unité des Bruxellois. Il faut arrêter la valse des plans successifs qui renvoient les nuisances d'un quartier à un autre, quartiers densément peuplés et jamais consultés.

La présente proposition de résolution a pour objectif d'exprimer la solidarité des Bruxellois dans ce combat pour une meilleure qualité de vie pour toutes et pour tous et pour un bon équilibre entre les enjeux environnementaux et économiques.

C'est pourquoi, les signataires de cette résolution réaffirment leur accord pour la fin progressive des vols de nuit, dans un cadre européen. Ils demandent d'urgence une analyse des conséquences effectives de toute nouvelle route et la création d'une véritable autorité publique de contrôle, indépendante et neutre. Des solutions structurelles et durables quant à la synergie entre la sécurité, la santé, l'environnement et l'emploi existent. Elles pourraient être planifiées dans le cadre d'une stratégie aéroportuaire nationale. Conscients du potentiel économique de l'aéroport pour les Bruxellois, les signataires prônent une approche durable et équilibrée de toute politique aéroportuaire, qui concilie les facteurs économiques directs et indirects de l'aéroport, et notamment en termes d'emplois pour les Bruxellois, tout en assurant une bonne qualité de vie pour les habitants, et en menant une politique d'intégration des activités aéroportuaires dans leur environnement.

Caroline PERSOONS (F)  
 Marc-Jean GHYSSELS (F)  
 Benoît CEREXHE (F)  
 Jef VAN DAMME (N)  
 Arnaud PINXTEREN (F)  
 Annemie MAES (N)

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### betreffende de structurele oplossingen voor de hinder voortgebracht door het luchtverkeer boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de resolutie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 18 juli 1998 betreffende de strijd tegen de hinder veroorzaakt door het luchtverkeer van en naar de luchthaven van Zaventem boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer ;

Gelet op de resolutie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 26 mei 2000 met het oog op het voortzetten van het overleg tussen de federale en de gewestelijke overheden om de hinder en de gevaren van het luchtverkeer te voorkomen en te verminderen ;

Gelet op het ministerieel besluit van de federale Regering van 31 december 1999 betreffende het verbod op nachtvluchten vanaf juli 2003 ;

Gelet op de Europese richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai ;

Gelet op de resolutie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 4 juli 2003 ertoe strekkende alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de hinder van de vluchten boven Brussel vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal voor de inwoners te bestrijden ;

Gelet op de arresten van het Hof van Beroep van 10 juni en 18 november 2003, alsook op het arrest van het Hof van Cassatie van 4 maart 2004 ;

Gelet op het arrest van het Hof van Beroep van Brussel van 9 juni 2005, gewezen naar aanleiding van een beroep ingesteld door het Brussels Gewest tegen de Belgische Staat ;

Gelet op de beschikking van de rechtbank van eerste aanleg van 31 juli 2014 tot beëindiging van sommige wijzigingen die werden uitgewerkt in het kader van het federaal plan dat op 6 februari 2014 ten uitvoer werd gelegd ;

Gelet op de aanbevelingen van de WGO om de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer drastisch te beperken ;

## PROPOSITION DE RÉOLUTION

### relative aux solutions structurelles à apporter au problème des nuisances liées au survol aérien en Région de Bruxelles-Capitale

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la résolution du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 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 Bruxelles-National ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif au bruit en provenance du trafic aérien ;

Vu la résolution du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 mai 2000 en vue de la poursuite de la concertation entre entités fédérale et régionales afin de prévenir et de réduire les nuisances et dangers liés au trafic aérien ;

Vu l'arrêté ministériel du Gouvernement fédéral du 31 décembre 1999 interdisant les vols de nuit à partir de juillet 2003 ;

Vu la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu la résolution du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2003 visant à prendre toutes les mesures nécessaires afin de lutter contre les nuisances subies par les habitants et liées au survol de Bruxelles à partir de l'aéroport de Bruxelles-National ;

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

Vu l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005, rendu suite à un recours introduit par la Région bruxelloise à l'encontre de l'Etat belge ;

Vu l'ordonnance rendue par le Tribunal de première instance de Bruxelles le 31 juillet 2014 ayant ordonné la cessation de certaines modifications élaborées dans le cadre du Plan fédéral mis en œuvre le 6 février 2014 ;

Vu les recommandations de l'OMS visant à limiter drastiquement les nuisances sonores résultant du survol aérien ;

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, die in werking treedt op 13 juni 2016 ;

Gelet op de wet van 13 februari 2006 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en de inspraak van het publiek bij de uitwerking van de plannen en programma's in verband met het milieu ;

Overwegende dat de conclusies van de verschillende medische en wetenschappelijke studies over geluidshinder door luchtverkeer en de gevolgen ervan voor de gezondheid die de afgelopen jaren in de omgeving van de luchthavens werden uitgevoerd, de nefaste gevolgen van de geluidshinder voor de fysieke en mentale gezondheid van de omwonenden hebben aangetoond ;

Gelet op de fysieke onveiligheid, de geluids- en milieuhinder voor de inwoners van het Brussels Gewest wegens de grote bevolkingsdichtheid ;

Gelet op de eisen van de verenigingen voor de verdediging van de rechten van de burgers die het slachtoffer zijn van vliegtuighinder ;

Overwegende dat de luchthaven Brussel-Nationaal een centrum is van tewerkstelling en een belangrijke economische motor en dat het belangrijk is een evenwicht te vinden tussen de uitdagingen op het vlak van de economie, het leefmilieu en de gezondheid ;

Gelet op de inspanningen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter bevordering van de toegang tot jobs voor Brusselaars in activiteiten die rechtstreeks of zijdelings verband houden met de luchthaven Brussel-Nationaal ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- te luisteren naar de verenigingen van omwonenden ;
- het netwerk van geluidsmeters uit te breiden tot alle vliegroutes boven het gewestelijk grondgebied ;
- de federale regering op de hoogte te brengen van de ongemakken en hinder voor de gezondheid die de ingevoerde vliegroutes met zich meebrengen voor de Brusselaars ;

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, qui entrera en vigueur le 13 juin 2016 ;

Vu la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement ;

Considérant les conclusions des différentes études médicales et scientifiques sur les nuisances sonores liées au trafic aérien et leurs effets sur la santé réalisées ces dernières années aux alentours des aéroports, études qui ont démontré les conséquences néfastes des nuisances sonores sur la santé physique et mentale des personnes ;

Considérant l'insécurité, les nuisances sonores et environnementales supportées par les habitants de la Région bruxelloise du fait de son importante densité de population ;

Considérant les revendications des associations de défense des citoyens victimes des nuisances aériennes ;

Considérant que l'aéroport de Bruxelles-National est un centre d'emplois et un moteur économique majeur, avec un réel potentiel pour les Bruxellois, et qu'il est important de trouver un équilibre entre les enjeux économiques et les enjeux environnementaux et de santé ;

Considérant les efforts de la Région de Bruxelles-Capitale afin de favoriser l'accès à l'emploi des Bruxellois dans des activités directement ou indirectement liées à l'aéroport de Bruxelles-National ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'être à l'écoute des associations de riverains ;
- d'étendre le réseau de sonomètres pour couvrir l'ensemble des routes aériennes au-dessus du territoire régional ;
- de relayer auprès du Gouvernement fédéral les désagréments et nuisances pour la santé qu'engendrent, pour les Bruxellois, les routes mises en place ;

- overleg met de sociale partners en de luchthaven Brussel-Nationaal te bevorderen om de directe en indirecte tewerkstelling van de Brusselaars in de luchthavenzone te behouden en zelfs te verhogen ;
- de federale Regering te vragen om :
  - een structurele oplossing vóór de inwerkingtreding van Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad ;
  - een samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Brussels Gewest, met het oog op een allesomvattende en duurzame oplossing voor de vluchten boven Brussel ;
  - de integrale naleving van de beschikking van de rechtbank van eerste aanleg van 31 juli 2014, alsook van het arrest van het Hof van Beroep van Brussel van 9 juni 2005 en de afschaffing van elke dubbele bocht naar links ;
  - een aanzienlijke vermindering van de hinder ten gevolge van vluchten boven het Brussels grondgebied dankzij de wijziging van de exploitatie-uren van de luchthaven om de nachtperiode boven Brussel uit te breiden van 22 uur tot 7 uur en een akkoord over het geleidelijk beëindigen van de nachtvluchten in een Europees kader ;
  - de onverwijld overzending van de gegevens aan de hand waarvan de overtredende vluchten en maatschappijen kunnen worden geïdentificeerd ;
  - het ontzien van de dichtstbevolkte gebieden en de veiligheid van het luchtverkeer te nemen als criteria bij het uitstippelen van de nieuwe routes ;
  - de oprichting van een controleorgaan, waarin ook het Gewest vertegenwoordigd is ;
  - het uitstippelen van nieuwe routes die rekening houden met de bevolkingsdichtheid van het overvlogen gebied en om objectieve en transparante luchtvaartprocedures ;
  - de invoering van een begrenzing van de tonnage van de vliegtuigen die toelating krijgen boven Brussel te vliegen en de vastlegging en toepassing van « quota counts » met het oog op de naleving van de geluidsnormen ;
- de stimuleren van een concertation met les partenaires sociaux et l'aéroport de Bruxelles-National pour maintenir, voire augmenter l'emploi direct et indirect des Bruxellois dans la zone de l'aéroport ;
- d'exiger du Gouvernement fédéral :
  - une solution structurelle avant l'entrée en vigueur du Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil ;
  - un accord de coopération entre l'État fédéral et la Région bruxelloise en vue d'établir une solution globale et durable au survol de Bruxelles ;
  - le respect intégral de l'ordonnance du Tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet 2014, ainsi que du prescrit de l'arrêt du 9 juin 2005 de la Cour d'appel de Bruxelles, et la suppression de tout double virage à gauche ;
  - une réduction significative des nuisances dues au survol aérien du territoire bruxellois, grâce à la modification des horaires de l'aéroport, pour étendre sur Bruxelles la nuit de 22h à 7h, et à un accord sur la fin progressive des vols de nuit, dans un cadre européen ;
  - la transmission sans délai des informations permettant d'identifier les vols et compagnies contrevenantes ;
  - l'évitement des zones les plus densément peuplées ainsi que la sécurité aérienne comme critères dans la définition des nouvelles routes ;
  - la création d'une autorité de contrôle, incluant des représentants régionaux ;
  - la définition de nouvelles routes qui tiennent compte de la densité de population survolée ainsi que la définition de procédures aéronautiques objectives et transparentes ;
  - l'instauration d'une limite de tonnage des avions autorisés à survoler le territoire bruxellois et la définition et la mise en œuvre de « quota count » pour respecter les normes de bruit ;

- de ontwikkeling van een luchthavenstrategie op landelijke schaal, in overleg met de Gewesten, waarbij zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met de gezondheid, het leefmilieu, de veiligheid, de tewerkstelling, en die de specifieke kenmerken van elke luchthaven te baat neemt ;
  - de wijziging van de infrastructuur van Brussel-Nationaal, indien een onafhankelijk onderzoek het nut daarvan bevestigt ;
  - de naleving van de windnormen en totale transparantie ter zake ;
- de Vlaamse Gewestregering te vragen :
- het maximum voor het aantal nachtvluchten definitief vast te leggen op maximum 15.000 per jaar (10.000 landingen en 5.000 opstijgingen tijdens de nacht) en het vervolgens geleidelijk te verlagen in een Europees kader.
- le développement d'une stratégie aéroportuaire à l'échelle du pays, en concertation avec les Régions, qui tiennent compte au maximum de la santé, de l'environnement, de la sécurité, de l'emploi et qui exploite les spécificités de chaque aéroport ;
  - la modification de l'infrastructure de Bruxelles-National si une étude indépendante en confirme l'opportunité ;
  - le respect des normes de vent, et la transparence totale à cet égard ;
- de demander au Gouvernement régional flamand :
- la fixation des plafonds de trafic à maximum 15.000 vols de nuit par an (10.000 atterrissages et 5.000 décollages admis de nuit), puis leur diminution progressive, dans un cadre européen.

Caroline PERSOONS (F)  
Marc-Jean GHYSSELS (F)  
Benoît CEREXHE (F)  
Jef VAN DAMME (N)  
Arnaud PINXTEREN (F)  
Annemie MAES (N)