



GEWONE ZITTING 2021-2022

15 SEPTEMBER 2022

---

**BRUSSELS**  
**HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**


---

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**ertoe strekkende de nachtvluchten boven Brussel te verbieden en de geluidshinder voortgebracht door de vluchten naar of vanuit de luchthaven Brussel-Nationaal in Zaventem te beperken**

(ingediend door de heer Christophe DE BEUKELAER (F) en mevrouw Céline FREMAULT (F))

---

**Toelichting**

Het netelige dossier van de vluchten boven Brussel die gepaard gaan met de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal blijft een heet hangijzer. In de Kamer en het Brussels Parlement worden regelmatig talrijke debatten gevoerd en interpellaties gehouden over de levenskwaliteit van de inwoners van het Brussels Gewest en zijn rand, die voortdurend verslechtert.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft in dit dossier altijd het fundamentele recht op welzijn, gezondheid en een gezond leefmilieu voor de Brusselaars verdedigd. Zo heeft het Gewest in 1999 een besluit aangenomen betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer.

Ook de vorige Regering heeft dat fundamenteel recht op welzijn, gezondheid en een gezond leefmilieu voor de rechtbanken verdedigd. Er zij aan herinnerd dat er tussen 2014 en 2019 verschillende rechtszaken met enig succes werden gevoerd. Tijdens die zittingsperiode werd de Belgische Staat veroordeeld.

Desondanks is er tot nu toe geen enkele concrete en allesomvattende oplossing uit de bus gekomen. De federale Regering is elke maand aanzienlijke dwangsommen verschuldigd aan het Gewest, aangezien er geen allesomvattende oplossing voor dit dossier is. De

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

15 SEPTEMBRE 2022

---

**PARLEMENT DE LA RÉGION**  
**DE BRUXELLES-CAPITALE**


---

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**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. Christophe DE BEUKELAER (F) et Mme Céline FREMAULT (F))

---

**Développements**

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

Dans ce dossier, la Région de Bruxelles-Capitale a toujours eu à cœur de défendre le droit fondamental au bien-être, à la santé et à l'environnement sain des Bruxelloises et des Bruxellois. Ainsi, dès 1999, la Région s'est dotée d'un arrêté relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.

De même, le précédent Gouvernement a défendu ledit droit fondamental au bien-être, à la santé et à l'environnement sain devant les cours et tribunaux. Pour rappel, diverses actions en justice se sont ainsi succédé entre 2014 et 2019, avec un succès certain à la clé. Sous cette législature encore, l'État belge a été condamné.

Malgré cela, aucune solution concrète et globale n'a été mise sur la table jusqu'à présent. Des astreintes considérables sont dues chaque mois par le Gouvernement fédéral à la Région, faute de solution globale dans le dossier. Celles-ci s'accumulent sans pour autant faire

dwangsommen stapelen zich op zonder dat er enige vooruitgang wordt geboekt in het dossier, dat steeds zwaarder weegt op de gezondheid en levenskwaliteit van de omwonenden van de luchthaven. De federale Regering werd eveneens veroordeeld tot het betalen van schadevergoedingen aan talrijke personen die last hebben van overvliegende vliegtuigen boven Brussel, en dreigt in de toekomst opnieuw te worden veroordeeld.

In de loop van de zomer heeft de Vlaamse Regering de conclusies verworpen van een effectenstudie over de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem, een onderzoek waartoe de toenmalige federale minister in 2017 opdracht had gegeven. Na deze afwijzing hebben verschillende politici hun standpunt vertolkt, onder wie de premier, en opgeroepen tot meer samenwerking.

Het dossier is complex. De definitieve oplossingen zullen structurele veranderingen vergen (verlenging van de start- of landingsbanen, een gezamenlijke strategie voor alle Belgische luchthavens, windnormen, PRS (*preferential runway system*), principe van dichtheid enz.) waarover dringend overeenstemming moet worden bereikt, ondanks de verschillen tussen de stakeholders.

De drie eisen in dit voorstel van resolutie zijn echter van een andere orde. Ze zijn « quick wins » en strekken ertoe de geluidshinder te verminderen voor alle personen die last hebben van overvliegende vliegtuigen. Drie eisen voor drie voor de hand liggende resultaten!

In deze context strekt dit voorstel van resolutie ertoe er bij de federale Regering op aan te dringen alles in het werk te stellen om die drie resultaten zo snel mogelijk te bereiken.

bouger le dossier, qui pèse 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.

Dans le courant de l'été, le Gouvernement flamand a rejeté les conclusions d'une étude d'incidences sur les nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem – étude commandée en 2017 par le Ministre fédéral de l'époque. 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. Les solutions définitives passeront par des modifications structurelles (allongement de pistes, stratégie partagée entre tous les aéroports belges, normes de vent, PRS (*preferential runway system*, système de pistes préférentielles), principe de densité...) sur lesquelles il convient d'avancer urgemment malgré les divergences entre parties.

Mais les trois demandes formulées dans la présente proposition de 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. Trois demandes pour trois avancées évidentes !

Dans ce contexte, la présente proposition de résolution a pour objectif d'interpeler le Gouvernement fédéral afin qu'il mette tout en œuvre pour que ces trois avancées soient engrangées dans les plus brefs délais.

Christophe DE BEUKELAER (F)  
Céline FREMAULT (F)

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

### **ertoe strekkende de nachtvluchten boven Brussel te verbieden en de geluidshinder voortgebracht door de vluchten naar of vanuit de luchthaven Brussel-Nationaal in Zaventem te beperken**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Overwegende de verschillende moties van de gemeenteraden van de verschillende Brusselse gemeenten die hebben geklaagd over de activiteiten en de overlast van de luchthaven Brussel-Nationaal en het overvliegen van de betrokken gemeenten ;

Overwegende de wetgeving van de Europese Unie en de vaste rechtspraak van het Europees Hof voor de rechten van de mens waarin de bescherming van het milieu en het recht op een gezond en kwalitatief goed milieu zijn vastgelegd ;

Overwegende de 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, die op 13 juni 2016 in werking is getreden ;

Overwegende de moeilijkheden, samengevat in het ULB-verslag ('ULB & IGEAT, Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la Région métropolitaine bruxelloise', Studie in opdracht van de FOD Mobiliteit en Transport, eindverslag, Brussel, 7 mei 2014, blz. 9), bij de uitvoering van de maatregelen die worden aanbevolen door de evenwichtige aanpak zoals gedefinieerd in Verordening nr. 598/2014 ;

Overwegende de resolutie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 18 juli 1998 betreffende de strijd tegen de hinder veroorzaakt door het luchtverkeer van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

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

Overwegende artikel 34 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 tot verlening van de exploitatievergunning voor de luchthaven Brussel-Nationaal, dat de houder van de exploitatievergunning verplicht de door het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest, na overleg met de federale Staat, vastgestelde geluidsnormen strikt na te leven ;

Overwegende dat volgens Richtlijn 2002/49 van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai de duur van de Europese nacht is vastgesteld op minimaal 8 uur ;

## 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**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant les différentes motions des conseils communaux des différentes communes de Bruxelles qui se sont plaintes des activités et nuisances de l'aéroport de Bruxelles-National et du survol des communes en question ;

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

Considérant 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 ;

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 ;

Considérant 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 ;

Considérant 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 ;

Considérant 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 bruxelloise et la Région flamande, après concertation avec l'État fédéral ;

Considérant que, selon la directive 2002/49 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 minimum ;

Overwegende dat een groot aantal Europese luchthavens zoals Heathrow of Manchester strenge regels hebben voor nachtvluchten, zonder dat dit hen belet een winstgevende economische activiteit uit te oefenen ;

Overwegende het voorstel van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de levenskwaliteit van de inwoners van het Brussels Gewest te verzoenen met de economische ontwikkeling van de luchthaven van Brussel-Nationaal ;

Overwegende de arresten van het Hof van Beroep van 10 juni en 18 november 2003, alsmede het arrest van het Hof van Cassatie van 4 maart 2004 ;

Overwegende het arrest van het Hof van Beroep van 17 maart 2005 ;

Overwegende het arrest van het Hof van Beroep van 9 juni 2005 ;

Overwegende de beschikking van de rechtbank van eerste aanleg van 31 juli 2014 ;

Overwegende het arrest van de rechtbank van eerste aanleg van 19 juli 2017 ;

Overwegende de dwangsommen van 100 000 euro per week wegens niet-naleving van de geluidsnormen die bij het arrest van 19 juli 2017 aan de federale Regering zijn opgelegd ;

Overwegende het arrest van het Hof van Beroep van 31 maart 2018 ;

Overwegende het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel van 1 februari 2019 ;

Overwegende dat het Hof van Beroep van Brussel op 22 oktober 2020 een arrest heeft gewezen waarbij de Staat werd veroordeeld tot het vergoeden van 93 gezinnen (321 inwoners, d.w.z. gemiddeld 29.000,00 euro per persoon) voor een bedrag van 9,45 miljoen euro ;

Overwegende de beschikking van 9 december 2020, uitgesproken door de rechtbank van eerste aanleg te Brussel, waarin de rechtbank de kennelijke ontoereikendheid van de studie vaststelt en een nieuwe termijn stelt voor de voltooiing en afronding ervan (1 juni 2022) ; de inertie van de Belgische Staat in deze kwestie benadrukt ; een systeem van dwangsommen (verhoogd) handhaaft voor het Kanaal, de Ring en baan 01 ;

Overwegende de nieuwe klacht die 400 buurtbewoners in 2022 bij het gerecht hebben ingediend en die, door projectie van het door de federale Staat te betalen bedrag aan schadevergoeding in het kader van het arrest van het Hof van beroep van Brussel van 22 oktober 2020, de Belgische Staat 40 miljoen euro kan kosten ;

Considérant qu'un grand nombre d'aéroports européens tels que Heathrow ou Manchester disposent de réglementations strictes en matière de survol aérien de nuit, sans que cela les empêche d'avoir une activité économique rentable ;

Considérant la proposition du Gouvernement de la Région bruxelloise visant à concilier la qualité de vie des habitants de la Région bruxelloise et le développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National ;

Considérant 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 ;

Considérant l'arrêt de la Cour d'appel du 17 mars 2005 ;

Considérant l'arrêt de la Cour d'appel du 9 juin 2005 ;

Considérant l'ordonnance du tribunal de première instance du 31 juillet 2014 ;

Considérant l'arrêt du tribunal de première instance de Bruxelles du 19 juillet 2017 ;

Considérant les astreintes de 100.000 euros par semaine en cas de non-respect des normes de bruit imposées au gouvernement fédéral par l'arrêt du 19 juillet 2017 ;

Considérant l'arrêt de la Cour d'Appel du 31 mars 2018 ;

Considérant le jugement prononcé le 1<sup>er</sup> février 2019 par le tribunal de première instance de Bruxelles ;

Considérant que le 22 octobre 2020, la Cour d'Appel de Bruxelles a rendu un arrêt condamnant l'État à l'indemnisation à hauteur de 9,45 millions d'euros de 93 familles (321 riverains, soit 29.000,00 euros en moyenne par personne) ;

Considérant 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 et laisse un nouveau délai pour la compléter et la finaliser (1<sup>er</sup> juin 2022) ; souligne l'inertie de l'État belge dans ce dossier ; maintient un régime d'astreintes (relevées) pour le Canal, le Ring et la piste 01 ;

Considérant la nouvelle plainte en justice de 400 riverains déposée en 2022 et susceptible, en projetant 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, de coûter 40 millions d'euros à l'État Belge ;

Overwegende dat de correcte uitvoering van gerechtelijke beslissingen essentieel is voor de Staat om niet buiten de rechtsstaat te treden ;

Overwegende het federale regeerakkoord 2019-2024 waarin de Regering zich ertoe verbindt een oplossing te vinden voor de geluidshinder en de rechtsonzekerheid waarmee de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geconfronteerd, alsook te werken aan een evenwichtig ontwerp van vliegwet ;

Overwegende het Brusselse regeerakkoord 2019-2024 waarin de Regering zich er met name toe verbindt bij de federale Regering de volgende prioriteiten te verdedigen :

- het ontzien van de dichtstbevolkte gebieden en de veiligheid van het luchtverkeer moeten gelden als prioritair criteria bij het uittekenen van de nieuwe routes ;
- een onafhankelijk openbaar orgaan oprichten dat de geluidsoverlast veroorzaakt door het vliegverkeer boven de huizen controleert ;
- de exploitatieuren van de luchthaven wijzigen om de nachtperiode, boven Brussel, uit te breiden van 22u tot 7u ; een begrenzing instellen van de tonnage van de vliegtuigen die toelating krijgen boven 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) ;
- een epidemiologische studie uitvoeren om de daadwerkelijke gevolgen van het vliegverkeer voor de gezondheid van de bewoners op wetenschappelijke wijze te onderzoeken ;
- een schadevergoedingsfonds oprichten om oplossingen aan te reiken voor het isoleren van de gebouwen waar vliegtuigen overvliegen.

Overwegende dat de Wereldgezondheidsorganisatie concludeert dat slaapstoornissen een van de ernstigste gevolgen van omgevingslawaai zijn, met zowel onmiddellijke als langetermijneffecten ;

Overwegende dat het door het overvliegen veroorzaakte lawaai aandachts- en concentratieproblemen veroorzaakt bij kinderen op school ;

Overwegende dat geluidshinder en milieuverontreiniging leiden tot gezondheidsproblemen met gevolgen voor het centrale en perifere zenuwstelsel en het hart- en vaatstelsel ;

Overwegende het plan Quiet.Brussels dat in 2019 door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering is aangenomen ;

Overwegende dat het herhaaldelijk overvliegen van het Brussels Gewest en zijn onmiddellijke omgeving een

Considérant que la correcte exécution des décisions de justice s'impose à l'État sous peine de sortir de l'État de droit ;

Considérant l'accord du Gouvernement fédéral 2019-2024 par lequel le Gouvernement s'engage à trouver une solution pour les nuisances sonores et pour l'insécurité juridique à laquelle l'aéroport de Bruxelles-National est confronté, ainsi qu'à travailler sur un projet de loi aérienne équilibré ;

Considérant l'accord du Gouvernement bruxellois 2019-2024 par lequel le Gouvernement s'engage notamment à défendre, auprès du Gouvernement fédéral, les priorités suivantes :

- l'évitement des zones les plus densément peuplées ainsi que la sécurité aérienne comme critères prioritaires dans la définition des nouvelles routes ;
- la création d'un organisme public indépendant de contrôle des nuisances sonores liées au survol des habitations ;
- la modification des horaires de l'aéroport 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 la mise en œuvre de « quota count » pour le respect des normes de bruit (maximum 200 tonnes entre 22h et 7h) ;
- la réalisation d'une étude épidémiologique afin d'analyser de manière scientifique l'impact réel du survol sur la santé des habitants ;
- la création d'un fonds d'indemnisation en vue de fournir des solutions d'isolation des bâtiments survolés ;

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 ;

Considérant que le bruit généré par le survol aérien entraîne des troubles de l'attention et de la concentration chez les enfants en milieu scolaire ;

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 ;

Considérant le plan Quiet.Brussels adopté en 2019 par le Gouvernement de la Région bruxelloise ;

Considérant que la récurrence du survol aérien de la Région bruxelloise et de sa proche périphérie constitue une

constante bron van aanzienlijke geluidshinder en milieuverontreiniging vormt ;

Overwegende dat de uitstoot van de luchtvaartsector sinds 2013 met meer dan 20 % is toegenomen, wat ertoe bijdraagt dat we verder verwijderd raken van de doelstelling om de broeikasgasuitstoot te beperken die is vastgesteld in de overeenkomsten van Parijs om de opwarming van de aarde te beperken ;

Overwegende in het bijzonder dat het door de minister van Mobiliteit opgezette overleg heeft bevestigd dat er een consensus bestaat tussen de vertegenwoordigers van de bewoners van de overvlogen gebieden over de invoering van een nachtvluchtverbod, over de vaststelling van een maximumaantal jaarlijkse vliegbewegingen, over het verbod op de meest luidruchtige vliegtuigen en over de herziening van de landings- en opstijgingsrechten teneinde het gebruik van luidruchtige vliegtuigen te ontmoedigen ;

Overwegende dat om al deze redenen dringend een einde moet worden gemaakt aan al het leed, waaronder gezondheidsproblemen, dat de bewoners van de meest intensief overvlogen gebieden ondervinden, zowel bij het opstijgen als bij het landen in de luchthaven Brussel-Nationaal ;

Overwegende de verlenging van de milieuvergunning van de luchthaven, waarin o.a. het maximum aantal vliegbewegingen per jaar zal worden bepaald ;

Overwegende de milieueffectenstudie over geluidshinder die Envisa op verzoek van de federale Regering heeft verricht ;

Overwegende de eisen en klachten van verenigingen ter verdediging van de burgers die het slachtoffer zijn van vliegtuighinder ;

Overwegende dat de situatie voor veel burgers onhoudbaar wordt en dat andere structurele maatregelen moeten worden genomen op het gebied van geluidsnormen, wind, wijziging van start- en landingsbanen en vliegroutes ;

Overwegende dat de federale Regering het zoeken naar een consensus over aanvullende maatregelen niet mag aanvoeren om de maatregelen waarover reeds een consensus bestaat niet onverwijd uit te voeren ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- het dossier van de « vluchten boven Brussel » te laten opnemen op de agenda van het volgende overlegcomité ;
- om in dit verband de federale Regering op te dragen :
  - een nachtvluchtverbod in te stellen van 22.00 uur tot 7.00 uur, waarin behoudens noodgevallen geen enkele vliegbeweging van en naar Brussel-Nationaal mag plaatsvinden ;

source constante de nuisances sonores et environnementales importantes ;

Considérant que les émissions du secteur aérien ont augmenté de plus de 20 % depuis 2013, ce qui contribue à éloigner 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 ;

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 sur l'instauration de la nuit aérienne, sur la fixation d'un plafond quant au nombre de mouvements annuels, sur l'interdiction des avions les plus bruyants, sur la révision des redevances d'atterrissage et de décollage en vue de décourager l'utilisation d'avions bruyants ;

Considérant pour toutes ces raisons qu'il est urgent de mettre fin à toutes les souffrances, dont les problèmes de santé, endurées par les habitants les plus intensivement survolés, tant lors des décollages que des atterrissages de l'aéroport de Bruxelles-National ;

Considérant le renouvellement du permis d'environnement de l'aéroport au sein duquel sera notamment fixé le nombre maximum de mouvements par an ;

Considérant l'étude des impacts sur l'environnement en ce qui concerne la pollution sonore, menée par Envisa et demandée par le Gouvernement fédéral ;

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

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

Considérant que le Gouvernement fédéral ne saurait ne 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 de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de faire inscrire le dossier « survol » au prochain Comité de concertation ;
- d'enjoindre, dans ce cadre, le Gouvernement fédéral à :
  - instaurer la nuit aérienne de 22h00 à 7h00 durant laquelle aucun mouvement aérien, sauf urgence, ne peut se faire au départ et à l'arrivée de Bruxelles-National ;

- voor de luchthaven een jaarlijks maximum van 220.000 vliegbewegingen vast te stellen, en zich te verzetten tegen elke toename van de activiteit van de luchthaven ;
- in Brussel-Nationaal bepaalde categorieën vliegtuigen te verbieden waarvan de geluidsemissie wegens hun model of ouderdom bepaalde drempels overschrijdt (bijvoorbeeld beperking van de MTOW « maximum take-off weight » (136 ton) van vliegtuigen en vermindering van de individuele geluidsniveaus) ;

- fixer une limitation annuelle de l'aéroport à maximum 220.000 mouvements, en s'opposant à toute augmentation de l'activité de celui-ci ;
- interdire à Bruxelles-National, certaines catégories d'avions dont l'émission acoustique dépasse certains seuils en raison de leur modèle ou de leur vétusté (limitation du tonnage MTOW « maximum take-off weight » (136 tonnes) des avions et diminution des niveaux individuels de bruit, notamment).

Christophe DE BEUKELAER (F)  
Céline FREMAULT (F)