



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

7 DÉCEMBRE 2022

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

**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**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de l'Environnement et de l'Énergie

par Mmes Isabelle EMMERY (F) et Ingrid  
PARMENTIER (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : M. Martin Casier, Mmes Isabelle Emmery, Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, M. Tristan Roberti, Mme Aurélie Czekalski, M. Jonathan de Patoul, Mme Marie Nagy, M. Bruno Bauwens, Mmes Lotte Stoops, Hilde Sabbe.

*Membre suppléant* : M. Gaëtan Van Goidsenhoven.

*Autres membres* : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Christophe De Beukelaer, Emmanuel De Bock, Mme Céline Fremault.

*Voir* :

**Document du Parlement :**

A-589/1 – 2022/2023 : Proposition de résolution

GEWONE ZITTING 2022-2023

7 DECEMBER 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**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor het Leefmilieu en de Energie

door mevrouw Isabelle EMMERY (F) en  
mevrouw Ingrid PARMENTIER(F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heer Martin Casier, mevr Isabelle Emmery, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heer Tristan Roberti, mevr. Aurélie Czekalski, de heer Jonathan de Patoul, mevr. Marie Nagy, de heer Bruno Bauwens, mevr. Lotte Stoops, mevr. Hilde Sabbe.

*Plaatsvervanger* : de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.

*Andere leden* : mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Christophe De Beukelaer, Emmanuel De Bock, mevr. Céline Fremault.

*Zie* :

**Stuk van het Parlement :**

A-589/1 – 2022/2023 : Voorstel van resolutie

## **I. Exposé introductif de M. Christophe De Beukelaer, premier coauteur de la proposition de résolution**

M. Christophe De Beukelaer explique que le dossier des nuisances de l'aéroport de Bruxelles-National est à l'arrêt depuis dix ans. Les nuisances, elles, ne s'arrêtent pas.

Des centaines de milliers de Bruxellois, de Flamands et de Wallons sont intensément survolés et l'ensemble des groupes politiques souhaitent les voir s'arrêter.

La seule vraie avancée dans ce dossier avait été obtenue sur le respect des normes de bruit par Mme Céline Fremault lorsqu'elle était ministre de l'environnement lors de la précédente législature.

Les promesses, motions et déclarations s'enchaînent depuis dix ans, sans résultat. Les solutions, complexes à trouver, ne doivent pourtant pas décourager les députés.

L'orateur propose avec ce texte une solution en deux temps. La première étape consiste à reprendre les trois mesures sur lesquelles toutes les associations de riverains sont d'accord. La première mesure consiste à instaurer la nuit aérienne de 22h00 à 7h00 du matin. La deuxième est de fixer une limite au nombre de mouvements au niveau de l'aéroport. La troisième est d'interdire les avions les plus bruyants. Ces trois mesures ne vont pas régler tous les problèmes mais elles sont directement applicables et cela permettrait de procurer à tous les riverains un soulagement immédiat.

Le député se dit également préoccupé par le développement économique de l'aéroport. D'autres aéroports européens ont déjà instauré les trois mesures précitées et sont pourtant restés un moteur économique de leur Région. On peut donc améliorer la qualité de vie des riverains sans pour autant entraver le développement économique de l'aéroport.

Dans un deuxième temps, il est proposé d'inscrire ce point à l'ordre du jour du prochain comité de concertation qui va forcer le gouvernement fédéral à se positionner sur la question. Il est temps que celui-ci prenne ses responsabilités. Il est temps de passer de la parole aux actes.

En effet, les déclarations des opérateurs sont d'une constance admirable. Certains mentionnent 400.000 mouvements à l'aéroport, alors qu'à l'heure du défi climatique, les Bruxellois devraient adopter une position claire, cohérente et assumée et faire preuve de courage politique dans ce dossier. En ce sens, il espère obtenir le soutien de ses collègues pour cette proposition de résolution.

## **I. Inleidende uiteenzetting van de heer Christophe De Beukelaer, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie**

De heer Christophe De Beukelaer wijst erop dat het dossier van de door de luchthaven Brussel National voortgebrachte geluidshinder al tien jaar muurvast zit. Maar de geluidshinder blijft.

Honderdduizenden Brusselaars, Vlamingen en Walen worden intens overvlogen. Alle fracties willen dat daar een einde aan komt.

De enige echte vooruitgang in het dossier werd geboekt door mevrouw Céline Fremault, toen ze tijdens de vorige zittingsperiode minister van Leefmilieu was.

Sinds tien jaar worden beloften, moties en verklaringen aan elkaar gerekend, maar zonder resultaat. Dat het geen sinecure is om oplossingen te vinden mag de volksvertegenwoordigers evenwel niet ontmoedigen.

De spreker stelt met het voorstel een oplossing in twee fasen voor. De eerste fase bestaat erin de drie maatregelen waarover alle verenigingen van omwonenden het eens zijn, opnieuw toe te passen. De eerste maatregel is de invoering van het verbod op nachtvluchten van 22.00 uur tot 7.00 uur 's ochtends. De tweede maatregel is een beperking van het aantal bewegingen op de luchthaven. De derde maatregel is het verbieden van de luidruchtigste vliegtuigen. Die drie maatregelen zullen niet alle problemen oplossen, maar kunnen onmiddellijk toegepast worden en zouden de geluidshinder voor alle omwonenden onmiddellijk verminderen.

De volksvertegenwoordiger uit ook zijn bezorgdheid over de economische ontwikkeling van de luchthaven. Andere Europese luchthavens hebben de drie voornoemde maatregelen al ingevoerd en zijn niettemin een economische motor van hun regio gebleven. Het is dus mogelijk om de levenskwaliteit van de omwonenden te verbeteren zonder de economische ontwikkeling van de luchthaven te belemmeren.

In een tweede fase zou het dossier op de agenda van het volgende overlegcomité geplaatst worden om de federale regering ertoe te dwingen een standpunt in te nemen. Het wordt tijd dat de regering haar verantwoordelijkheid neemt. Het is tijd om de daad bij het woord te voegen.

De verklaringen van de operatoren zijn immers bewonderenswaardig onveranderlijk. Sommige operatoren spreken van 400.000 bewegingen op de luchthaven, terwijl de Brusselaars, nu de klimaatuitdaging dient te worden aangenomen, een duidelijk, coherent en assertief standpunt zouden moeten innemen en politieke moed aan de dag zouden moeten leggen in dit dossier. In die zin hoopt de volksvertegenwoordiger op de steun van zijn collega's voor dit voorstel van resolutie.

## II. Discussion générale

Face aux Bruxellois qui souffrent des nuisances aériennes, Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que les ministres Bruxellois et ceux de l'autorité fédérale se contentent de déclarations, d'études ou de créations de groupes de travail, sans aucune piste de solution concrète.

Il y a, il est vrai, la déclaration de politique générale et la mise en place de la plateforme de concertation en septembre 2021. On peut noter que les participants, malgré une participation active, ne voient aucune avancée.

On peut dès lors s'interroger sur la méthode du ministre fédéral chargé de ce dossier. Les résultats de l'étude d'incidence ont été présentés en juin dernier et pourtant, rien ne bouge.

On ne compte plus les textes visant à solutionner cet épique problème. Et pourtant, le problème est simple puisqu'il suffirait d'appliquer les deux directives élémentaires de l'OACI selon lesquelles on ne survole pas, pour des raisons de sécurité, les zones densément peuplées et le fait d'avoir le vent de face pour atterrir et décoller de façon optimale.

Le problème est également complexe du fait que le dossier contient des aspects politiques, juridiques, environnementaux et techniques avec plusieurs gouvernements d'entités qui disposent de compétences juridiques exclusives et mettent en œuvre des politiques qui défendent des intérêts contradictoires.

Les nombreuses décisions relatives au survol aérien sont contestées juridiquement et politiquement et aucun plan de vol n'a encore fait l'objet d'un consensus.

L'application des normes de vent se déroule également dans une situation confuse avec des choix de route aérienne difficilement justifiables.

Dans ce contexte, il est primordial que le gouvernement fédéral applique le principe du non-survol des zones densément peuplées afin d'assurer l'intérêt général, la santé publique et la sécurité des populations. Il est par ailleurs urgent de faire appliquer les décisions de justice définitives.

Il est également communément admis que la santé des Bruxellois et celle des habitants de la périphérie passe par l'application de la nuit environnementale, à savoir qu'il n'y aurait pas de mouvement entre 22h00 et 7h00. C'est d'ailleurs la décision prise par d'autres aéroports européens.

De manière plus pragmatique, il est demandé au gouvernement fédéral de mettre en place des mesures interdisant l'utilisation de certains avions qui dépassent un seuil acoustique en raison de leur modèle ou de leur vétusté. C'est dans ce sens qu'elle a déposé un amendement qui précise et élargit les demandes reprises dans la proposition de résolution.

M. Martin Casier estime que ce dossier est un emblème

## II. Algemene bespreking

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vindt dat tegenover de Brusselaars die onder de geluidshinder lijden, de ministers van de Brusselse en federale regering genoegen nemen met verklaringen, onderzoeken of de oprichting van werkgroepen, maar dat er geen enkele concrete oplossing wordt aangereikt.

Het dossier komt inderdaad aan bod in de algemene beleidsverklaring en in september 2021 werd een overlegplatform opgericht. De deelnemers zien echter geen enkele vooruitgang, ondanks hun actieve inbreng.

Dat doet vragen rijzen over de methode van de federale minister die belast is met het dossier. De conclusies van de effectenstudie werden afgelopen juni voorgesteld. Toch gebeurt er niets.

Er zijn talloze teksten verschenen om het netelige probleem op te lossen. Niettemin is het probleem eenvoudig, aangezien het zou kunnen volstaan de twee basisrichtsnoeren van de ICAO toe te passen: om veiligheidsredenen mag niet gevlogen worden over dichtbevolkte gebieden en de tegenwind moet gebruikt worden om optimaal te landen en op te stijgen.

Het probleem is ook complex omdat het politieke, juridische, ecologische en technische aspecten heeft, met regeringen van verschillende deelgebieden die over exclusieve wettelijke bevoegdheden beschikken en tegenstrijdige belangen verdedigen.

Het grote aantal beslissingen over de vliegroutes wordt juridisch en politiek betwist. Over geen enkel vliegplan werd er al een consensus bereikt.

De toepassing van de windnormen gebeurt eveneens in een verwarringende situatie met moeilijk te verantwoorden keuzes van de vliegroutes.

In die context is het van het allergrootste belang dat de federale regering het principe dat dichtbevolkte gebieden niet mogen worden overvlogen toepast om het algemeen belang, de volksgezondheid en de veiligheid van de bevolking te waarborgen. Voorts dienen de definitieve rechterlijke beslissingen dringend uitwerking te krijgen.

Tevens wordt algemeen aanvaard dat de gezondheid van de Brusselaars en inwoners van de rand de toepassing van de ecologische nacht vereist, namelijk dat er tussen 22.00 en 7.00 uur geen bewegingen mogen zijn. Die beslissing werd trouwens genomen door andere Europese luchthavens.

Meer pragmatisch wordt de federale regering verzocht maatregelen te treffen om het gebruik van bepaalde vliegtuigen die wegens hun model of ouderdom een geluidsremper overschrijden, te verbieden. Het is in die zin dat de volksvertegenwoordiger een amendement heeft ingediend dat de verzoeken in het voorstel van resolutie preciseert en uitbreidt.

Volgens de heer Martin Casier staat dit dossier symbool

des dysfonctionnements de l'État fédéral qui ne parvient plus à adopter des législations sur une base objective et à faire évoluer une législation dans l'intérêt général.

Ce dossier absolument essentiel doit mobiliser la Région dans l'intérêt des habitants et avant tout des résidents des communes limitrophes.

Son collègue Christophe De Beukelaer s'exprime comme si son texte allait pouvoir modifier la situation et s'appliquer tout de suite. Cette proposition de résolution n'a qu'une valeur indicative et les engagements qu'elle reprend sont dans la déclaration de politique régionale. C'est déjà la feuille de route du gouvernement actuel, tant sur les positions techniques que sur l'étude des conséquences des nuisances et l'étude du meilleur plan de vol possible.

La question du mandat constitue déjà la réalité du gouvernement bruxellois au sein des groupes de travail qui se penchent sur le sujet.

Néanmoins, il est heureux d'entendre que les Engagés et le MR soutiennent le travail du gouvernement en la matière.

Dans ce cadre, il estime qu'il n'est pas nécessaire, non pas sur le fond mais vu sa portée, de soutenir la proposition de résolution.

Mme Lotte Stoops rappelle que le dossier du survol de Bruxelles et des nuisances engendrées par celui-ci est très complexe et doit être abordé avec sérieux.

Contrairement à d'autres villes, l'aéroport de Bruxelles-National est tout proche de la ville, ce qui génère des nuisances pour les Bruxellois et les habitants de la périphérie.

De nombreuses études démontrent les nuisances subies par les riverains de différents aéroports (Berlin, Londres, Amsterdam, Stockholm, Athènes, etc.) même si les effets ne sont pas immédiatement visibles. En effet, il est démontré que le bruit d'un avion augmente directement la pression sanguine, même en cas de sommeil. Il y a également des risques significatifs de maladies cardiaques, de cancers et d'accidents vasculaires cérébraux du fait du bruit des avions.

L'oratrice cite alors la partie de la déclaration de politique générale qui mentionne la question des nuisances de l'aéroport en insistant sur le fait que ce problème complexe sera réglé en concertation et avec la collaboration des autres entités de pouvoir.

Le ministre fédéral de la mobilité a créé une plateforme de concertation qui comprend les Régions, les communes environnantes, les associations d'habitants les compagnies aériennes, l'aéroport et l'accord de gouvernement bruxellois donne un mandat clair au gouvernement au sein de cette plateforme de concertation.

Malheureusement, la Flandre est revenue sur les avancées qui avaient été engrangées en mettant en avant la question du développement économique de l'aéroport.

voor het disfunctioneren van de federale staat, die er niet meer in slaagt wetgeving op een objectieve basis aan te nemen en te doen evolueren rekening houdend met het algemeen belang.

Dit uiterst belangrijke dossier moet het Gewest mobiliseren in het belang van de inwoners en vooral van de inwoners van de aangrenzende gemeenten.

Zijn collega Christophe De Beukelaer doet alsof zijn voorstel de situatie zou kunnen veranderen en onmiddellijk van toepassing zou kunnen zijn. Het voorstel van resolutie is louter indicatief en de verbintenissen die erin overgenomen worden, staan al in de gewestelijke beleidsverklaring. Het is al het stappenplan van de huidige regering, zowel wat de technische standpunten als het onderzoek van de gevolgen van de geluidshinder en van het best mogelijke vliegplan betreft.

De kwestie van het mandaat is al de realiteit van de Brusselse regering in de werkgroepen die zich over het dossier buigen.

Toch verheugt het de spreker dat les Engagés en de MR het werk van de regering op dit gebied steunen.

In dat kader vindt hij het niet nodig om het voorstel van resolutie te steunen, niet wegens de inhoud, maar wegens de draagwijdte.

Mevrouw Lotte Stoops wijst erop dat het dossier van de vliegroutes en geluidshinder zeer complex is en ernstig genomen moet worden.

In tegenstelling tot andere steden ligt de luchthaven Brussel-Nationaal zeer dicht bij de stad. Dat veroorzaakt hinder voor de inwoners van Brussel en de rand.

Talrijke studies hebben aangetoond dat de omwonenden van verschillende luchthavens (Berlijn, Londen, Amsterdam, Stockholm, Athene enz.) hinder ondervinden, ook al zijn de gevolgen niet onmiddellijk zichtbaar. Er is immers aangetoond dat vliegtuiglawaaï onmiddellijk de bloeddruk verhoogt, zelfs wanneer men slaapt. Er zijn ook aanzienlijke risico's op hartziekten, kankers en beroertes door vliegtuiglawaaï.

Vervolgens citeert de volksvertegenwoordiger het deel van de algemene beleidsverklaring dat de door de luchthaven voortgebrachte geluidshinder vermeldt en benadrukt dat het complexe probleem in overleg en samenwerking met de andere overheden zal worden geregeld.

De federale minister van Mobiliteit heeft een overlegplatform opgericht waarin de gewesten, de omliggende gemeenten, de verenigingen van omwonenden, de luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven vertegenwoordigd zijn. Het Brusselse regeerakkoord geeft de regering een duidelijk mandaat voor het overlegplatform.

Jammer genoeg heeft Vlaanderen de geboekte vooruitgang teruggedraaid door de economische ontwikkeling van de luchthaven primordiaal te stellen.

Malgré cela, il lui semble indiqué que le ministre Alain Maron continue à se concerter avec les autres parties prenantes au sein de ladite plateforme.

Dans ce cadre, la proposition de résolution n'apporte aucune plus-value par rapport au contenu de l'accord de gouvernement et dans ce cadre, elle n'appuiera pas la proposition de résolution.

M. Bruno Bauwens mentionne l'argument mis en avant par certains en vertu duquel il faut mettre un stop au développement de l'aéroport. C'est pourtant un argument fallacieux dans la mesure où le secteur aérien était en crise avec la crise du covid-19 et est seulement en train de se redresser.

Pour le PTB, l'emploi est très important notamment pour un groupe important de Bruxellois. L'aéroport est un important pourvoyeur d'emplois et de revenus. Il ne faut surtout pas sous-estimer cet aspect si l'on décide de limiter le nombre de mouvements au sein de l'aéroport.

Concernant les nuisances aériennes, un jeu communautaire est en cours dans lequel le PTB n'est certainement pas responsable. Le médiateur fédéral le dit lui-même lorsqu'il affirme que nous avons trop de sources de réglementations pour un si petit pays. Dès lors, le député plaide pour une fédéralisation des normes de bruit.

Par ailleurs, si des avions devaient être supprimés, le PTB plaide pour une suppression en premier lieu des avions privés. Cela représente en tout 5% des vols.

Le plus important est néanmoins la question du train. Comment se fait-il qu'en Europe, celui-ci soit si cher ? Pourquoi le Thalys ne va pas jusqu'à Zaventem et pourquoi devons-nous payer une taxe de huit euros si nous allons à l'aéroport de Zaventem en train ? Cette taxe doit d'ailleurs également être payée par les travailleurs de l'aéroport.

Mme Ingrid Parmentier rappelle que le plan du secrétaire d'Etat fédéral Melchior Wathelet a organisé le survol massif de la Région bruxelloise et a fait l'objet d'un recours de la Région. Ce recours a abouti à l'annulation de ce plan mais cela n'a pas résolu les problématiques liées à l'utilisation de la piste 01 de la route du canal et de la route du ring.

Alors que l'actuel ministre fédéral de la mobilité a hérité d'une situation complexe et du contentieux que lui ont laissé ses prédécesseurs, cela ne l'a pas empêché de :

1. mettre en place une « plate-forme de concertation » : les « États généraux » - rassemblant tous les acteurs du dossier ;
2. faire réaliser une étude d'incidences indépendante conforme aux exigences du tribunal – d'incidences ;

Toch vindt de volksvertegenwoordigster het aangewezen dat minister Alain Maron op het platform overleg blijft plegen met de andere stakeholders .

In dat kader biedt het voorstel van resolutie geen enkele meerwaarde ten opzichte van de inhoud van het regeerakkoord. Bijgevolg zal ze het voorstel van resolutie niet steunen.

De heer Bruno Bauwens vermeldt het argument van sommigen dat de ontwikkeling van de luchthaven een halt moet worden toegeeroepen. Dat is echter een misleidend argument, aangezien de luchtvaartsector een crisis doormaakte ten gevolge van de Covid-19-crisis en zich nu pas aan het herstellen is.

Voor de PTB is werkgelegenheid heel belangrijk, vooral voor een grote groep Brusselaars. De luchthaven is een belangrijke bron van werkgelegenheid en inkomsten. Dat aspect mag zeker niet onderschat worden als men beslist om het aantal bewegingen op de luchthaven te beperken.

Wat de geluidshinder betreft, is er een kat-en-muisspell tussen de gemeenschappen aan de gang waar de PTB zeker niet verantwoordelijk voor is. De federale ombudsman zegt dat zelf wanneer hij stelt dat we te veel bronnen van regelgeving hebben voor zo'n klein land. Bijgevolg pleit de volksvertegenwoordiger voor een federalisering van de geluidsnormen.

Voorts pleit de PTB, indien er vluchten zouden worden afgeschaft, ervoor om in eerste instantie de vluchten met privévliegtuigen af te schaffen. Die zijn in totaal goed voor 5% van de vluchten.

De belangrijkste kwestie is echter de trein. Waarom is die zo duur in Europa? Waarom rijdt de Thalys niet tot in Zaventem? Waarom moet men een toeslag van acht euro betalen als men de trein naar de luchthaven van Zaventem neemt? Ook de werknemers van de luchthaven moeten die toeslag betalen.

Mevrouw Ingrid Parmentier herinnert eraan dat het plan van federaal staatssecretaris Melchior Wathelet tot een enorm aantal vluchten boven het Brussels Gewest heeft geleid en dat het Gewest daar tegen in beroep is gegaan. Dat beroep heeft geleid tot de schrapping van het plan, maar heeft de problemen met het gebruik van baan 01 van de kanaalroute en de ringroute niet opgelost.

De huidige federale minister van Mobiliteit heeft weliswaar een complexe situatie en geschillen van zijn voorgangers geërfd, maar dat heeft hem niet belet om :

1. een "overlegplatform" op te richten: de "Staten-Generaal" waarin alle stakeholders worden samengebracht;
2. een onafhankelijke effectenstudie te laten uitvoeren, overeenkomstig de eisen van de rechtbank;

3. réunir un groupe de travail technique.

Le ministre fédéral de la mobilité a également récemment annoncé qu'il travaillait sur différentes priorités : une clarification des normes de vent, l'amélioration des procédures de décollage et d'atterrissement afin de les rendre plus verticaux, l'élaboration d'une loi aérienne qui instituera un organe de contrôle indépendant et l'interdiction des avions les plus bruyants. Il travaille également au niveau européen, avec d'autres collègues, sur la suppression des vols « sauts de puce » et sur la suppression de l'exonération d'accises sur le kérosène. C'est la première fois depuis vingt ans qu'un ministre en charge du dossier mène de telles actions.

Après examen de la proposition de résolution défendue aujourd'hui, la députée constate que celle-ci n'apporte rien de réellement neuf par rapport aux positions déjà antérieurement prises par la Région (nuit aérienne, question du bruit des avions, etc.).

Par contre, la proposition de résolution élude des points repris dans la déclaration de politique générale qui sont essentiels tels que l'évitement des zones les plus densément peuplées, la mise en place d'une autorité indépendante et la réalisation d'études liées à l'impact du survol sur la santé et la création d'un fond d'indemnisation.

L'oratrice pense que l'enjeu ne se situe pas dans le fait d'adopter encore des textes qui viennent réaffirmer des positions déjà connues de la Région bruxelloise. L'enjeu est d'avancer sur la base du travail de la plate-forme de concertation, du groupe technique mis en place par l'autorité fédérale » et des conclusions de l'étude d'incidences rendues publiques cette année.

Pour autant, si l'autorité fédérale ne se saisit pas des conclusions de l'étude d'incidences et ne met pas en œuvre les différents éléments pour permettre de diminuer les souffrances des populations survolées, alors la Région poursuivra son combat en Justice avec l'appui des communes et des associations de riverains. Cela a déjà été dit à plusieurs reprises et sans ambiguïté par le ministre Alain Maron.

En conclusion, la députée considère que la proposition de résolution n'apporte rien de neuf concernant les positions de la Région qui sont déjà bien connues. Pire, elle se situe en-deçà de ce que prévoit la déclaration de politique régionale. La députée considère qu'il faut se baser sur le travail en cours et ce faisant, elle n'appuiera pas la proposition de résolution.

M. Jonathan de Patoul rappelle que la question du survol de Bruxelles est une question de santé publique mais également de justice. Le ressenti de terrain est qu'il n'y a pas de solutions équilibrées et que la situation s'empire.

Les habitants de Bruxelles en ont marre et ne s'intéressent guère aux responsabilités des uns et des autres. Ils veulent des solutions.

3. een technische werkgroep op te richten.

Tevens heeft de federale minister van Mobiliteit onlangs aangekondigd dat hij werk maakt van een aantal prioriteiten: verduidelijking van de windnormen, verbetering van de start- en landingsprocedures om ze verticaler te maken, een luchtvaartwet die een onafhankelijk controleorgaan opricht en een verbod op de luidruchtigste vliegtuigen. Hij werkt ook op Europees niveau, met andere collega's samen, aan de afschaffing van de korteafstandsvluchten en van de vrijstelling van accijnzen op kerosine. Dat is de eerste keer in twintig jaar dat een minister die met het dossier belast is, dergelijke acties onderneemt.

Na onderzoek van het voorliggende voorstel van resolutie stelt de volksvertegenwoordiger vast dat het niets echt nieuws bevat ten opzichte van de standpunten die het Gewest al heeft ingenomen (verbod op nachtvluchten, de door vliegtuigen voortgebrachte geluidshinder enz.).

Het voorstel van resolutie omzeilt daarentegen essentiële punten uit de algemene beleidsverklaring, zoals het vermijden dat de dichtstbevolkte gebieden worden overvlogen, het oprichten van een onafhankelijke autoriteit en het uitvoeren van onderzoeken naar de gevolgen van het overvliegen voor de gezondheid en het oprichten van een schadeloosstellingsfonds.

Volgens de spreekster heeft het weinig zin om nog teksten goed te keuren die de reeds bekende standpunten van het Brussels Gewest bevestigen. De uitdaging bestaat erin vooruitgang te boeken op basis van de werkzaamheden van het overlegplatform, de door de federale overheid opgerichte technische werkgroep en de conclusies van de dit jaar bekendgemaakte effectenstudie.

Als de federale overheid niets aanvangt met de conclusies van de effectenstudie en de verschillende maatregelen om de hinder voor de overvlogen bevolking te verminderen niet toepast, zal het Gewest zijn strijd voor de rechtbank voortzetten met de steun van de gemeenten en de verenigingen van omwonenden. Dat heeft minister Alain Maron al herhaaldelijk en onomwonden gezegd.

De volksvertegenwoordiger besluit dat het voorstel van resolutie niets nieuws biedt ten opzichte van de reeds bekende standpunten van het Gewest. Erger nog, het voorstel gaat zelfs niet zoover als de gewestelijke beleidsverklaring. De spreekster vindt het noodzakelijk om zich te baseren op de werkzaamheden die aan de gang zijn en zal het voorstel van resolutie dan ook niet steunen.

Volgens de heer Jonathan de Patoul is het dossier van de vliegroutes boven Brussel een kwestie van volksgezondheid maar ook van rechtvaardigheid. Bij de burgers leeft het gevoel dat er geen evenwichtige oplossingen zijn en dat de situatie verslechtert.

De inwoners van Brussel zijn het beu en het interesseert hen niet wie waarvoor verantwoordelijk is. Ze willen oplossingen.

Dans ce dossier, les leviers de la Région bruxelloise ne sont pas très élevés. L'arrêté relatif à la lutte contre le bruit aérien adopté en son temps par le ministre Didier Gosuin est la seule arme de la Région et il faut reconnaître que l'interlocuteur principal est M. Georges Gilkinet.

La proposition de résolution n'amène rien de substantiel en comparaison avec le contenu de l'accord de gouvernement. Il faut agir en conséquence et c'est la raison pour laquelle Défi a déposé un texte à la Chambre. Ce texte est d'ailleurs bien plus complet que ce qui est déposé aujourd'hui.

La Région doit néanmoins continuer à défendre ses intérêts, voire aller en justice si les réponses apportées par l'autorité fédérale sont jugées comme étant insuffisantes.

Mme Hilde Sabbe indique qu'elle fait entièrement confiance au contenu de l'accord de gouvernement.

Mme Céline Fremault constate à quel point les membres de la majorité font preuve de contorsions. Les avions de la majorité qui vont décoller aujourd'hui nécessiteront un supplément financier pour y embarquer les tonnes de voltaren. Le rejet du texte qui est annoncé d'emblée contrevient aux promesses électorales des partis de la majorité.

Concernant l'arrêté-bruit, la tolérance qui était alors en vigueur a été supprimée par le gouvernement bruxellois et cela lui a valu des jours de présence au comité de concertation.

Ce rejet contrevient également au principe de l'union sacrée. À chaque fois que la Région bruxelloise a gagné dans ce dossier, c'est parce que l'ensemble des partis de la majorité et de l'opposition, ainsi que les 19 communes, étaient unis. Cela prend du temps mais c'est la force de Bruxelles.

Les partis de la majorité prennent une lourde responsabilité vis-à-vis des électeurs qui leur ont fait confiance, alors qu'elle se souvient des engagements de chaque parti politique en la matière.

À propos de l'argument comme quoi le dossier est traité par le ministre fédéral Georges Gilkinet, il faut être de bon compte. Certes, nous avons affaire à de l'immobilisme latent et à des déclarations ambitieuses. Cependant, entre les paroles et les actes, il y a un fossé et trois années ont été perdues.

Ce qui est annoncé aujourd'hui n'apporte rien de nouveau à ce qui était annoncé par les ministres précédents. C'est un disque qui tourne avec les mêmes airs : réduire les nuisances sonores, revoir les quotas, et clarifier les normes de vents.

Quand Mme Ingrid Parmentier indique que c'est « la première fois », Ecolo a mangé un clown. À quoi sert une note de politique générale offensive ? Que s'est-il passé depuis 2019 ? En réalité, Ecolo a mis ses pieds confortablement dans les pantoufles confectionnées par le gouvernement précédent. Nous sommes en réalité dans un processus d'affaires

In dit dossier beschikt het Brussels Gewest niet over krachtige hefbomen. Het besluit betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, dat destijds door minister Didier Gosuin werd aangenomen, is het enige wapen van het Gewest. Men dient te erkennen dat de heer Georges Gilkinet de belangrijkste gesprekspartner is.

Het voorstel van resolutie bevat niets bijkomstigs ten opzichte van het regeerakkoord. Het is noodzakelijk daarnaar te handelen. Daarom heeft Défi in de Kamer een tekst ingediend. Die tekst is trouwens veel vollediger dan het voorliggende voorstel.

Het Gewest moet evenwel zijn belangen blijven verdedigen en zelfs naar de rechter stappen als de antwoorden van de federale overheid ontoereikend worden bevonden.

Mevrouw Hilde Sabbe heeft het volste vertrouwen in het regeerakkoord.

Mevrouw Céline Fremault stelt vast dat de meerderheid zich in allerlei bochten wringt. Ze zal extra geld nodig hebben om tonnen Voltaren te kopen. Er wordt onmiddellijk aangekondigd dat het voorstel zal worden verworpen. Dat is in strijd met de verkiezingsbeloften van de partijen die in de meerderheid zitten.

Wat het besluit inzake geluidsoverlast betreft, is de Brusselse regering niet langer zo tolerant als in het verleden. Dat heeft haar dagen aanwezigheid in het overlegcomité opgeleverd.

De verwerving is ook in strijd met het beginsel van eendracht maakt macht. Telkens wanneer het Brussels Gewest in dit dossier iets heeft behaald, is dat omdat alle partijen, zowel van de meerderheid als de oppositie, en de 19 gemeenten verenigd waren. Dat vergt tijd, maar dat is de kracht van Brussel.

De meerderheidspartijen hebben een zware verantwoordelijkheid tegenover de kiezers die hun vertrouwen in hen stellen, terwijl de spreekster zich de verbintenissen van elke politieke partij in deze kwestie herinnert.

Over het argument dat het dossier behandeld wordt door federaal minister Georges Gilkinet, moeten we eerlijk zijn. We hebben weliswaar te maken met latent immobilisme en ambitieuze verklaringen. Er gaapt echter een kloof tussen woorden en daden en er zijn drie jaar verloren gegaan.

Wat vandaag aangekondigd wordt, voegt niets nieuws toe aan wat de vorige ministers hebben aangekondigd. Het is altijd hetzelfde liedje: de geluidshinder verminderen, de quota herzien en de windnormen verduidelijken.

Wanneer mevrouw Ingrid Parmentier erop wijst dat het "de eerste keer" is, is Ecolo de leukste thuis. Wat is het nut van een offensieve algemene beleidsnota? Wat is er gebeurd sinds 2019? In feite is Ecolo comfortabel bij de pakken van de vorige regering blijven zitten. Eigenlijk gaat het om 'business as usual'.

continuantes.

Le rejet du texte est un signal incompréhensible de la part des membres de la majorité alors que l'oratrice propose que les partis politiques retrouvent une unité sur le sujet.

Les membres de la majorité, depuis les bancs du Parlement bruxellois prennent leur part dans l'enlisement de ce dossier. Et cela, c'est du jamais vu, dont acte.

M. Christophe De Beukelaer ne veut pas soutenir l'inaction du gouvernement dans ce dossier.

Il ne se contente pas de répéter ce qui est dans l'accord de gouvernement puisqu'il mentionne le nombre de mouvements et surtout, il demande l'inscription du point au prochain comité de concertation, ce qui change la donne par rapport à ce dossier depuis trois ans. Le parlement n'est pas impuissant et il y a un minimum à faire si l'on veut faire preuve de courage

Chacun sait que la concertation n'aboutira pas avant la fin de la législature. Le dossier a été caché sous le tapis. Quant à un texte plus complet, il est ici assumé de reprendre uniquement les trois mesures sur lesquelles tous les riverains sont d'accord.

Quant à l'amendement du MR, il estime que son texte est plus précis mais si la majorité soutient l'amendement, il en fera de même.

### **III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif et vote**

Mme Anne-Charlotte d'Ursel est en phase avec l'idée d'avoir un texte commun de tous les Bruxellois pour assurer la meilleure négociation possible avec le gouvernement fédéral et obtenir un consensus. Ce texte reprend pourtant des mesures qui font consensus.

Même si ces mesures sont déjà inscrites dans la DPG, cela n'empêche pas de les soutenir à nouveau. À quoi cela sert de désigner l'autorité fédérale alors que des ambitions importantes sont reprises dans la DPG ? Son amendement précise et élargit le texte de la proposition de résolution. Si la tentation est forte pour les ministres de se dédouaner, il faut quand même noter l'existence de l'arrêt de la Cour d'appel du 22 octobre 2020 qui condamne l'État belge pour l'utilisation excessive de la piste 01 et à verser dix millions d'euros aux 93 familles plaignantes.

Il est demandé que cette décision de justice soit suivie et d'ailleurs, 400 familles ont introduit une nouvelle procédure. Cependant, ce n'est pas de l'argent que veulent ces familles

Dat de tekst verworpen wordt, is een onbegrijpelijk signaal vanwege de leden van de meerderheid. De spreekster stelt voor dat de politieke partijen weer een verenigd front vormen.

De leden van de meerderheid in het Brussels Parlement zijn er ook verantwoordelijk voor dat het dossier in het slop zit. Dat is ongezien, waarvan akte.

De heer Christophe De Beukelaer wil de inertie van de regering in dit dossier niet steunen.

Hij herhaalt niet alleen wat er in het regeerakkoord staat, aangezien hij het aantal bewegingen vermeldt, maar vraagt vooral om dit punt op de agenda van het volgende overlegcomité te plaatsen. Het Parlement is niet machteloos en kan iets doen als het moet wil tonen.

Iedereen weet dat het overleg niet voor het einde van de zittingsperiode afgerekend zal worden. Het dossier is onder de mat geveegd. Wat een volledigere tekst betreft, worden hier enkel de drie maatregelen waarover alle omwonenden het eens zijn, overgenomen.

Wat het amendement van de MR betreft, vindt hij dat zijn tekst nauwkeuriger is, maar als de meerderheid het amendement steunt, zal hij dat ook doen.

### **III. Bespreking van de consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte en stemming**

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is te vinden voor het idee van een gemeenschappelijke tekst van alle Brusselaars om de onderhandelingen met de federale regering zo goed mogelijk te laten verlopen en een consensus te bereiken. Deze tekst bevat evenwel maatregelen waarover een consensus bestaat.

Zelfs als die maatregelen al opgenomen zijn in de algemene beleidsverklaring (ABV), belet ons dat niet om ze nogmaals te steunen. Wat is het nut van naar de federale overheid te kijken als de ABV belangrijke ambities bevat? Haar amendement verduidelijkt en breidt de tekst van het voorstel van resolutie uit. De verleiding voor de ministers om hun verantwoordelijkheid uit de weg te gaan is weliswaar groot, maar er dient niettemin te worden gewezen op het arrest van het Hof van Beroep van 22 oktober 2020 dat de Belgische Staat veroordeelt voor het buitensporige gebruik van baan 01 en tot het betalen van tien miljoen euro aan de 93 appellerende gezinnen.

Er wordt gevraagd dat het arrest uitwerking krijgt en 400 gezinnen hebben trouwens een nieuwe rechtszaak aangespannen. Het gaat hun echter niet om het geld, maar

mais bien retrouver leur tranquillité.

Il ne reste que 18 mois avant la fin de la législature. Il est temps d'atterrir.

En outre, il convient de respecter strictement la norme de vent de sept noeuds. C'est également un point qui fait consensus. À ceux qui ont demandé un texte plus complet, la députée indique qu'elle est disponible.

#### **Vote**

L'amendement n°1 est rejeté par 10 voix contre 2.

#### **IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution**

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 10 voix contre 2.

- *Confiance est faite aux rapporteuses pour la rédaction du rapport.*

*Les Rapporteuses*

Isabelle EMMERY  
Ingrid PARMENTIER

*Le Président*

Tristan ROBERTI

om hun gemoedsrust.

Er zijn nog maar 18 maanden te gaan tot het einde van de zittingsperiode. Het is tijd om te landen.

Bovendien moet de windnorm van zeven knopen strikt nageleefd worden. Daarover bestaat ook consensus. Ter attentie van degenen die om een volledigere tekst gevraagd hebben, wijst de volksvertegenwoordiger erop dat ze beschikbaar is.

#### **Stemming**

Amendment nr. 1 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2.

#### **IV. Stemming over het voorstel van resolutie in zijn geheel**

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 10 stemmen bij 2 onthoudingen.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteurs*

Isabelle Emmery  
Ingrid PARMENTIER

*De Voorzitter*

Tristan ROBERTI

## V. Amendement

N°1 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

*L'ensemble du dispositif de la résolution est supprimé et remplacé comme suit :*

« 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 :
- 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 ;
- De faire respecter les décisions de justice définitives, et en particulier l'arrêt de la cour d'appel du 22 octobre 2020 ;
- De garantir le respect strict des normes de vent de 7 noeuds qui règlementent l'usage des pistes préférentielles et de garantir la transparence totale à cet égard ;
- De fixer la période dite "de nuit" à l'aéroport de Bruxelles-National de 22h00 à 07h00, d'interdire les décollages et les atterrissages durant cette période, sauf les exceptions définies par la loi ;
- Dans l'immédiat, de mettre en application la cessation des vols entre 6h et 7h ;
- De fixer une limitation annuelle des mouvements qui puisse permettre de concilier le délicat équilibre entre le maintien de l'attractivité économique que représentent l'aéroport de Bruxelles-National pour la Région de Bruxelles-Capitale et le respect des exigences légitimes de protection de la santé des Bruxellois et des habitants de la périphérie ;
- À mettre en place les mesures qui permettent à terme d'interdire les mouvements de certaines catégories d'avions dont l'émission acoustique dépasse certains seuils en raison de leur modèle ou de leur vétusté et ce en se basant sur les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale. »

## V. Amendement

NR. 1 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

*Het geheel van het verzoekende gedeelte van de resolutie schrappen en vervangen als volgt:*

“Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

- het dossier van de “vluchten boven Brussel” te laten inschrijven op de agenda van het volgende overlegcomité ;
- om in dit verband de federale Regering op te dragen :
- Het beginsel om niet boven dichtbevolkte gebieden te vliegen absoluut te bevestigen, teneinde het algemeen belang, de volksgezondheid en de veiligheid van de bevolking te respecteren;
- Er voor te zorgen dat de definitieve rechterlijke beslissingen, in het bijzonder het arrest van het Hof van Beroep van 22 oktober 2020, worden nageleefd;
- De strikte naleving van de windnormen van 7 knopen die het gebruik van preferentiële banen regelen en volledige transparantie in dit verband te garanderen;
- De zogenaamde "nachtperiode" op de luchthaven Brussel-Nationaal vast te stellen van 22.00 uur tot 07.00 uur en het opstijgen en landen tijdens deze periode te verbieden, behoudens de bij wet bepaalde uitzonderingen;
- Onmiddellijk de stopzetting van de vluchten tussen 06.00 en 07.00 uur toe te passen;
- Een jaarlijkse beperking van het aantal vliegbewegingen vast te stellen die het mogelijk maakt het delicate evenwicht te vinden tussen het behoud van de economische aantrekkingskracht van de luchthaven Brussel-Nationaal voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de naleving van de legitime eisen inzake bescherming van de gezondheid van de inwoners van Brussel en de bewoners van de rand;
- Maatregelen in te voeren die het op termijn mogelijk maken om bewegingen te verbieden van bepaalde categorieën vliegtuigen waarvan de geluidsemisies bepaalde drempels overschrijden wegens hun model of leeftijd, op basis van de normen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## JUSTIFICATION

Le présent amendement a pour objectif de préciser et d'élargir les demandes adressées au Gouvernement fédéral.

En effet, il primordial que le Gouvernement fédéral applique le principe du non survol des zones densément peuplées afin de respecter l'intérêt général, la santé publique et la sécurité des populations Il est par ailleurs urgent de faire respecter et d'appliquer les décisions de justice définitives.

D'autre part, l'application des normes de vent fait depuis « toujours » l'objet d'une certaine confusion entre les nombreuses et parfois contradictoires instructions prises par les ministres successifs et les normes à respecter, confusion qui entraîne des choix de routes aériennes parfois difficilement justifiables. Des documents techniques ("AIP") de 1971, 1995, puis 2003, 2004, 2006, 2013, 2013 et enfin 2014 font état de changements dans les normes de vent. Actuellement, les avions changent de sens lorsque les normes sont comprises entre 5 et 7 nœuds. Il convient d'appliquer strictement la norme et d'engager le Gouvernement fédéral à clarifier les normes et les instructions en vigueur.

Il est communément admis que la protection de la santé des Bruxellois et des habitants de la périphérie passe par l'application du principe de nuit dite « environnementale » selon lequel les mouvements d'avions sont interdits entre 22h00 et 7h00. C'est la période 6h00-7h00 qui est la plus pénalisante. Cette période concentre environ 60% de toutes les infractions aux normes de bruit bruxelloises. Il est donc plus que jamais nécessaire de prolonger la nuit opérationnelle de l'aéroport jusqu'à 7 heures du matin, comme l'ont fait d'autres aéroports européens. C'est nécessaire à la fois pour améliorer l'environnement sonore et la santé des Bruxellois, mais également pour assurer un cadre juridique sain aux compagnies aériennes. Pour des raisons, notamment, de faisabilités logistiques et opérationnelles, il convient de prévoir des exceptions à ce principe de base qui seront strictement définies par la loi.

Le nombre de mouvement d'avions au décollage et à l'atterrissement des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National doit être limité. Il est important, pour garantir la mise en œuvre de cet impératif, de ne pas s'enfermer dans un nombre de mouvement fixe mais de l'adapter au regard de la faisabilité de cette limitation avec pour leitmotiv le respect des exigences légitimes de protection de la santé des Bruxellois.

Enfin, de manière plus pragmatique, il est demandé au Gouvernement fédéral de mettre en place les mesures qui permettent d'interdire les mouvements de certaines catégories d'avions dont l'émission acoustique dépasse certains seuils en raison de leur modèle ou de leur vétusté et ce en se basant sur les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

## VERANTWOORDING

Dit amendement strekt ertoe de tot de federale regering gerichte verzoeken te verduidelijken en te verruimen.

Het is immers van essentieel belang dat de federale regering het beginsel toepast dat niet boven dichtbevolkte gebieden mag worden gevlogen, teneinde het algemeen belang, de volksgezondheid en de veiligheid van de bevolking in acht te nemen. Voorts is het dringend nodig dat de definitieve rechterlijke beslissingen worden nageleefd en toegepast.

Daarnaast geeft de toepassing van de windnormen "van oudsher" aanleiding tot enige verwarring tussen de talrijke en soms tegenstrijdige instructies van de opeenvolgende ministers en de na te leven normen. Die verwarring leidt tot soms moeilijk te rechtvaardigen keuzes van de vliegroutes. In technische documenten ("AIP") van 1971, 1995, vervolgens 2003, 2004, 2006, 2013 en ten slotte 2014 wordt melding gemaakt van wijzigingen in de windnormen. Vandaag veranderen vliegtuigen van richting in geval van normen tussen 5 en 7 knopen. De norm dient strikt te worden toegepast en er moet bij de federale regering op worden aangedrongen de vigerende normen en instructies te verduidelijken.

Algemeen wordt aangenomen dat de bescherming van de gezondheid van de inwoners van Brussel en de randgebieden de toepassing vereist van het beginsel van de "ecologische nacht", volgens hetwelk vliegbewegingen tussen 22.00 uur en 7.00 uur verboden zijn. De periode tussen 6.00 en 7.00 uur is het meest belastend. In deze periode wordt ongeveer 60% van alle overtredingen van de Brusselse geluidsnormen begaan. Daarom is het meer dan ooit noodzakelijk om de operationele nacht van de luchthaven te verlengen tot 7 uur 's ochtends, zoals andere Europese luchthavens hebben gedaan. Dat is nodig om de geluidsomgeving en de gezondheid van de Brusselaars te verbeteren, maar ook om een degelijk juridisch kader voor de luchtvaartmaatschappijen te garanderen. Om redenen die onder meer verband houden met de logistieke en operationele uitvoerbaarheid, dienen uitzonderingen op dit basisbeginsel te worden vastgesteld en strikt bij wet te worden omschreven.

Het aantal vliegbewegingen voor het opstijgen en landen op de start- en landingsbanen van Brussels Airport moet worden beperkt. Om de uitvoering van dit gebod te garanderen, mag men zich niet blindstaren op een vast aantal bewegingen, maar moet men ze aanpassen aan de haalbaarheid van deze beperking, met als leidmotief het respecteren van de legitieme eisen inzake bescherming van de gezondheid van de inwoners van Brussel.

Meer pragmatisch gezien wordt de federale regering ten slotte verzocht maatregelen te treffen om de bewegingen van bepaalde categorieën vliegtuigen waarvan de geluidsemisies wegens hun model of leeftijd bepaalde drempels overschrijden, te verbieden op basis van de normen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).