

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 januari 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de structurele oplossingen
voor de hinder door het vliegverkeer in de
omgeving van de luchthaven van Zaventem**

(ingediend door de heren Georges Dallemagne
en Olivier Maingain)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 janvier 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative aux solutions structurelles à apporter au
problème des nuisances liées au survol aérien
autour de l'aéroport de Bruxelles-National**

(déposée par MM. Georges Dallemagne et
Olivier Maingain)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Doordat de luchthaven van Zaventem dicht bij de hoofdstad ligt, is het evident dat het vliegverkeer de mensen in die dichtbevolkte zones heel wat hinder oplevert.

Geluidsoverlast is de hinder die tot het grootste aantal klachten leidt. De luchthavenactiviteit heeft ook een ongunstige weerslag op de gezondheid van de mensen en op de luchtkwaliteit. Een groot deel van de met name in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waargenomen uitstoot van deeltjes fijn stof, komt van toestellen die van en naar Zaventem vliegen. Naast de geluidsoverlast en de gevolgen voor de gezondheid, dient bij het uittekenen van de luchtverkeersroutes ook rekening te worden gehouden met de veiligheid van de inwoners van die regio.

Sinds enige tijd voeren de verenigingen van omwonenden van de nationale luchthaven gezamenlijk actie. Onlangs hebben twaalf verenigingen die opkomen voor burgers die hinder ondervinden van de luchthaven van Zaventem — het gaat om verenigingen die actief zijn in Brussel en de Rand, maar ook om verenigingen uit Vlaams-Brabant en Waals-Brabant — immers beslist als groep op te treden, om van de federale regering en van *Brussels Airport* verscheidene doortastende structurele maatregelen te eisen.

De nationale luchthaven speelt weliswaar een belangrijke economische rol voor ons land en voor heel wat inwoners van de drie gewesten (werkgevers én werknemers die direct of indirect een band met de luchthaven hebben).

Dit voorstel van resolutie strekt er echter toe ook te waken over de belangen van de omwonenden van de luchthaven, alsook de economische belangen te verzoenen met de milieubelangen, zonder de levenskwaliteit en de gezondheid van de mensen over het hoofd te zien. Het is de taak van de politici een evenwicht te vinden waar alle burgers bij gebaat zijn. Het is van wezenlijk belang de hinder ten gevolge van de vliegroutes objectief in kaart te brengen, de omwonenden te raadplegen en daarbij niet in het Nimby-syndroom ("*Not in my backyard*") te vervallen.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Il est patent que le survol de zones densément peuplées par le trafic aérien en raison de la présence proche de la capitale de l'aéroport de "Bruxelles-National" provoque des nuisances largement ressenties par les habitants.

Le bruit est la nuisance qui suscite le plus de plaintes. L'activité aéroportuaire impacte aussi négativement 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 de particules relevées notamment en Région bruxelloise. Outre les nuisances sonores et les conséquences sur la santé, il faut aussi tenir compte de la sécurité des habitants lors du tracé des routes destinées au trafic aérien.

Depuis quelque temps, les associations de riverains de l'aéroport national coopèrent dans les démarches qu'elles entreprennent. Dernièrement, 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.

Il est vrai que l'aéroport de Bruxelles-National joue un rôle économique important pour notre pays et pour de nombreux habitants issus des trois régions du pays (employeurs et employés, directement ou indirectement liés à l'aéroport).

Notre proposition de résolution a pour ambition de veiller sur les intérêts des riverains de l'aéroport et de concilier les intérêts économiques avec les intérêts environnementaux, sans pour autant négliger la qualité de vie et la santé. Il revient aux responsables politiques de trouver un équilibre au bénéfice de tous les citoyens. Tout en évitant le syndrome "*Nimby*" ("*Not in my backyard*"), il est essentiel de pouvoir reconnaître objectivement les conséquences de la mise en place des routes sur les nuisances et de veiller à ce qu'une consultation des riverains soit prévue.

Er moet een einde worden gemaakt aan de opeenvolging van plannen die de hinder van de ene naar de andere wijk doorschuiven. Dat zijn immers allemaal dichtbevolkte wijken, waarvan de bewoners echter nooit geraadpleegd werden.

Dit voorstel van resolutie strekt ertoe de geleidelijke stopzetting van de nachtvluchten te vragen, binnen een Europees kader. De indiener vraagt 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 waarbij gelet wordt op veiligheid, gezondheid, milieu én werkgelegenheid. Ze zouden kunnen worden gepland in het kader van een nationale luchthavenstrategie.

Met dit voorstel van resolutie wordt gestreefd naar een duurzame en evenwichtige benadering van het luchthavenbeleid. Ter zake moet er onderlinge afstemming komen van de directe en indirecte economische aspecten van de luchthaven (onder meer wat de werkgelegenheid betreft) en moet er tegelijk worden gezorgd voor een goede levenskwaliteit voor de inwoners. Tot slot moet die aanpak gericht zijn op een beleid dat de luchthavenactiviteiten in hun omgeving integreert.

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 de demander la fin progressive des vols de nuit dans un cadre européen. Cette proposition demande d'urgence une analyse des conséquences effectives de l'instauration de toute nouvelle route et la création d'une véritable autorité publique de contrôle, indépendante et neutre.

Des solutions structurelles et durables qui allient la sécurité, la santé, l'environnement et l'emploi existent. Elles pourraient être planifiées dans le cadre d'une stratégie aéroportuaire nationale.

Cette proposition prône une approche durable et équilibrée de toute politique aéroportuaire qui concilie les facteurs économiques directs et indirects de l'aéroport (notamment quant aux emplois), tout en assurant une bonne qualité de vie pour les habitants et en menant une politique d'intégration des activités aéroportuaires dans leur environnement.

Georges DALLEMAGNE (cdH)
Olivier MAINGAIN (DéFI)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het ministerieel besluit van de federale regering van 31 december 1999 betreffende het verbod op nachtvluchten vanaf juli 2003;

B. gelet op Europese Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï;

C. 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;

D. gelet op het arrest van het hof van beroep te Brussel van 9 juni 2005, gewezen naar aanleiding van een beroep ingesteld door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen de Belgische Staat;

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

F. gelet op de aanbevelingen van de WGO om de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer drastisch te beperken;

G. 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 geluidsgelateerde 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;

H. 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;

I. gelet op de conclusies van de verschillende medische en wetenschappelijke studies die de afgelopen jaren in de omgeving van de luchthavens werden uitgevoerd over geluidshinder door luchtverkeer en de gevolgen ervan voor de gezondheid, waarbij de nefaste gevolgen van de geluidshinder voor de fysieke en mentale gezondheid van de omwonenden werden aangetoond;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu l'arrêté ministériel du gouvernement fédéral du 31 décembre 1999 interdisant les vols de nuit à partir de juillet 2003;

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

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

D. vu l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005 rendu à la suite d'un recours introduit par la Région bruxelloise à l'encontre de l'État belge;

E. vu l'ordonnance rendue par le Tribunal de première instance de Bruxelles le 31 juillet 2014, ordonnant la cessation de certaines modifications élaborées dans le cadre du Plan fédéral mis en œuvre le 6 février 2014;

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

G. 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;

H. 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;

I. considérant les conclusions de 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;

J. gelet op de eisen van de verenigingen die opkomen voor de rechten van de burgers die hinder ondervinden van het vliegverkeer;

K. gelet op het feit dat de luchthaven van Zaventem een centrum is dat heel wat banen genereert en een belangrijke economische factor is, en dat het belangrijk is een evenwicht te vinden tussen de uitdagingen inzake economie, milieu en gezondheid;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

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

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

3. de procedures en de vliegroutes uiterlijk binnen de termijnen vermeld in artikel 16 van EU-Verordening 598/2014 aan te passen, teneinde de hinder te beperken en het aantal personen die hierdoor worden getroffen, zo laag mogelijk te houden;

4. als regel vast te stellen dat de “nacht” voor de luchthaven Van Zaventem duurt van 22 uur tot 7 uur, en in dat tijdvak alle opstijgende en landende vliegtuigen te verbieden, behalve de bij de wet bepaalde uitzonderingen;

5. toe te zien op de naleving van de windnormen op de banen 01-19, 07-25 en ter zake totale transparantie te waarborgen;

6. te eisen dat de luchthavenuitbater de baan 25L opschuift in oostelijke richting, zodat vliegtuigen kunnen opstijgen door een bocht naar links te nemen zonder over de dichtbevolkte zones te moeten vliegen;

7. een nationale luchthavenstrategie te ontwikkelen met het oog op een betere spreiding over de regionale luchthavens van de vrachtactiviteit en de charteractiviteit, alsook van het door lagekostenmaatschappijen aangeboden reizigersvervoer;

8. op korte termijn een onafhankelijk controleorgaan in te stellen, alsook met de verschillende gewesten van het land samenwerkingsakkoorden te bewerkstelligen;

J. considérant les revendications des associations de défense des citoyens victimes des nuisances aériennes;

K. considérant que l’aéroport de Bruxelles-National est un centre générateur d’emplois et un moteur économique majeur et qu’il est important de trouver un équilibre entre les enjeux économiques, d’une part, et les enjeux environnementaux et de santé, de l’autre;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

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

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

3. d’adapter, au plus tard dans les délais visés à l’article 16 du Règlement UE 598/2014, les procédures et routes aériennes dans le but de réduire les nuisances et de minimiser le nombre de personnes impactées par celles-ci;

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

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

6. d’exiger de l’exploitant de l’aéroport qu’il recule la piste 25L vers l’est de manière à permettre les décollages par un virage à gauche sans survoler les zones densément peuplées;

7. de développer une stratégie aéroportuaire nationale en vue d’une meilleure répartition, vers les aéroports régionaux, des activités de fret et de charter ainsi que du trafic voyageur à bas coût (“low cost”);

8. d’instaurer, à brève échéance, un organisme de contrôle indépendant et de favoriser des accords de coopération avec les différentes régions du pays;

9. het op 1 januari 2000 in werking getreden besluit inzake geluidshinder van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest na te leven, alsook alle daarop betrekking hebbende uitvoerbare rechterlijke beslissingen;

10. te eisen dat het niet naleven van de vliegroutes streng bestraft wordt;

11. bij de vaststelling en de organisatie van de vliegroutes, alle aanbevelingen van de omwonenden van de nationale luchthaven te bestuderen en daarbij de hierboven beschreven principes in acht te nemen.

9 december 2015

9. de respecter “l’arrêté bruit” de la Région bruxelloise entré en vigueur le 1^{er} janvier 2000 ainsi que toutes les décisions de justice exécutoires y afférentes;

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

11. d’étudier, dans le respect des principes énoncés ci-avant, l’ensemble des recommandations des associations représentatives des riverains de l’aéroport national dans la définition et l’organisation des routes aériennes.

9 décembre 2015

Georges DALLEMAGNE (cdH)
Olivier MAINGAIN (DÉFI)