

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION EXTRAORDINAIRE 1995 (*)

9 AOÛT 1995

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal du
22 décembre 1989 fixant les
redevances dues pour
l'utilisation de l'aéroport
de Bruxelles-National**

(Déposée par
M. Jacques Vandenhoute)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores causées par l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National, le Roi, sur proposition du ministre des Communications, a pris, en juillet 1991, quelques mesures urgentes en vue d'inciter les exploitants d'aéronefs à utiliser des appareils moins bruyants.

Une des mesures à court terme fut une augmentation du montant des redevances perçues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles et son application tant pour les atterrissages que les décollages (au lieu des seuls atterrissages auparavant).

Le montant de cette taxe est encore augmenté pendant la plage horaire nocturne d'utilisation de l'aéroport (actuellement de 23 à 6 heures locales).

La redevance globale est donc le résultat d'une multiplication du tarif unitaire de la redevance par le poids de l'aéronef exprimé en tonnes et par le coeffi-

(*) Première session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1995 (*)

9 AUGUSTUS 1995

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het koninklijk
besluit van 22 december 1989
houdende vaststelling van de
vergoedingen verschuldigd voor
het gebruik van de luchthaven
Brussel-Nationaal**

(Ingediend door
de heer Jacques Vandenhoute)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In de strijd tegen de geluidsoverlast rond de luchthaven Brussel-Nationaal heeft de Koning in juli 1991, op voorstel van de minister van Verkeerswezen, enkele spoedmaatregelen genomen om de luchtvaartmaatschappijen ertoe aan te zetten minder luidruchtige vliegtuigen te gebruiken.

Een korte-termijnmaatregel bestond erin het bedrag van de vergoedingen voor het gebruik van de luchthaven te verhogen. Voorts was voortaan een vergoeding verschuldigd voor zowel het landen als het opstijgen, terwijl dat voordien alleen voor het landen gold.

Het nachttarief, dat momenteel van 23 uur tot 6 uur plaatselijke tijd van toepassing is, werd nog verhoogd.

Om het totaalbedrag van de vergoeding te berekenen vermenigvuldigt men het vast tarief van die vergoeding met het gewicht van het vliegtuig uitge-

(*) Eerste zitting van de 49^e zittingsperiode.

cient de modulation (qui tient compte du moment de l'opération et de la catégorie acoustique à laquelle appartient l'aéronef).

En complément à ces dispositions, un arrêté ministériel du 31 juillet 1991 détermine la classification des aéronefs en catégories acoustiques et répartit de la sorte les aéronefs dans les cinq catégories acoustiques prévues à l'article 2 de l'arrêté royal du 18 juillet 1991 modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 1989 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Les catégories acoustiques nouvellement définies sont classifiées de 1 à 5, dans l'ordre des avions les plus bruyants (catégorie 1) aux plus silencieux (catégorie 5).

L'arrêté royal du 18 juillet 1991 des aéronefs n'édicte aucune interdiction nocturne d'utilisation de l'aéroport quelle que soit la catégorie.

Or, dans les faits, un NOTAM de septembre 1991, numéroté A 0311/91, précise qu'à partir du 1^{er} octobre 1991, journallement et définitivement, tous les avions répertoriés dans la nouvelle catégorie 1 ne sont pas autorisés à opérer à Bruxelles-National entre 22 heures et 5 heures universelles.

Dans ce cadre, les avions réduits à rester cloués au sol, nuitamment, sont entre autres les Boeing 707, 727-100, 737-100, 737-200, BAC 1-11, DC 8 série 60, DC 9 séries 10 à 50 et Tupolev 154 A.

Malgré tout, certains avions des autres catégories acoustiques (2 à 5) qui opèrent la nuit provoquent des nuisances sonores importantes qui sont générées, entre autres, par leur énorme masse totale au décollage due à la forte densité de leur charge.

Citons, par exemple, quelques avions répertoriés dans la catégorie 2 et qui se révèlent, à l'usage, être extrêmement bruyants : Boeing 727-200, Boeing 727-300, Boeing 737-200, Duke, Baron, Skipper, Piper, Cessna, DH - 1-2-3-6 et 82, Robin, Bandeirante, Fokker F 28 et Cherokee.

La présente proposition a pour but d'inciter encore davantage les exploitants d'aéronefs à utiliser des appareils silencieux et à les encourager à remplacer leurs avions anciens par de plus récents.

Comme les arrêtés précités n'édicte aucune disposition spécifique d'interdiction de vol nocturne aux avions d'une quelconque catégorie, il conviendrait, donc, de pallier à cette absence en prenant des mesures strictes visant à protéger la tranquillité et le repos de la population bruxelloise.

Selon les résolutions prises au niveau européen par l'Union Européenne Contre les Nuisances des Avions, il y a lieu d'unifier la plage horaire de nuit dans toutes les villes à la tranche horaire locale 22 heures - 07 heures.

drukt in ton, en met de modulatiecoëfficiënt (die rekening houdt met het tijdstip waarop het vliegtuig landt of opstijgt en met de geluidscategorie waartoe het behoort).

Bij die bepalingen komt nog een ministerieel besluit van 31 juli 1991 dat de luchtvaartuigen opdeelt in geluidscategorieën en zodoende de vliegtuigen onderbrengt in een van de vijf geluidscategorieën bepaald in artikel 2 van het koninklijk besluit van 18 juli 1991 tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 1989 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal.

De nieuwe geluidscategorieën dragen het nummer 1 tot 5. De luidruchtigste vliegtuigen vindt men in categorie 1 terug en de minst luidruchtige in categorie 5.

Nu is het evenwel zo dat het koninklijk besluit van 18 juli 1991 geen enkele categorie verbiedt 's nachts te landen of op te stijgen.

In de praktijk evenwel bepaalt een NOTAM van september 1991 (n° A 0311/91) dat met ingang van 1 oktober 1991, voor eens en voor altijd, geen enkel vliegtuig van de nieuwe categorie 1 voortaan op Brussel-Nationaal mag landen noch opstijgen tussen 22 uur en 5 uur wereldtijd.

Als gevolg daarvan moeten 's nachts aan de grond blijven onder meer de Boeings 707, 727-100, 737-100, 737-200, BAC's 1-11, DC 8's serie 60, DC 9's series 10 tot 50 en Tupolevs 154 A.

Dat neemt evenwel niet weg dat vliegtuigen van andere geluidscategorieën (te weten 2 tot 5) die 's nachts opstijgen of landen, heel wat lawaaioverlast veroorzaken die onder meer te wijten is aan de geweldige totale massa bij het opstijgen als gevolg van hun grote lading.

Als voorbeeld enkele vliegtuigtypes die weliswaar deel uitmaken van categorie 2, doch in de praktijk veel geluidshinder veroorzaken : Boeing 727-200, Boeing 727-300, Boeing 737-200, Duke, Baron, Skipper, Piper, Cessna, DH - 1-2-3-6 en 82, Robin, Bandeirante, Fokker F 28 en Cherokee.

Dit voorstel wil er bij de luchtvaartmaatschappijen nog meer op aandringen vliegtuigen met geluidsarme motoren te gebruiken en ze ertoe brengen hun oude toestellen door recentere modellen te vervangen.

Aangezien de genoemde besluiten geen enkele specifieke bepaling invoeren om nachtvluchten te verbieden voor welk vliegtuig dan ook, behoren er stringente maatregelen te komen om de rust van de Brusselse bevolking te waarborgen.

Volgens de op Europees vlak door de Europese Unie tegen de door vliegtuigen veroorzaakte overlast genomen resoluties dient naar eenheid te worden gestreefd met betrekking tot het begrip nachtelijke uren waarmee in alle steden de tijdruimte tussen 22 uur en 7 uur plaatselijke tijd zou worden bedoeld.

COMMENTAIRE DES ARTICLES**Art. 2**

Ainsi, il est proposé d'interdire l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National comme suit :

Catégorie 1 :

— du lundi au vendredi : de 22 heures à 7 heures locales;

— les samedis, dimanches : de 00 heures à 24 heures locales;

Catégorie 2 :

— tous les jours de 22 heures à 7 heures locales.

J. VANDENHAUTE

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 2, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 22 décembre 1989 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National, modifié par l'arrêté royal du 18 juillet 1991, est complété comme suit :

« Les avions de la catégorie acoustique 1 ne peuvent opérer les samedis, dimanches (de 00 heure à 24 heures) ainsi que tous les autres jours (entre 22 et 7 heures locales).

Les avions de la catégorie acoustique 2 ne peuvent opérer tous les jours entre 22 heures et 7 heures locales. »

12 juillet 1995.

J. VANDENHAUTE

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN**Art. 2**

Het verbod om de luchthaven Brussel-Nationaal te gebruiken wordt geregeld als volgt :

Voor categorie 1 :

— van maandag tot vrijdag : tussen 22 uur en 7 uur plaatselijke tijd;

— op zaterdag, zondag en wettelijke feestdagen : van 00 uur tot 24 uur plaatselijke tijd;

Voor categorie 2 :

— alle dagen van 22 uur tot 7 uur plaatselijke tijd.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 2, § 1, van het koninklijk besluit van 22 december 1989 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 juli 1991, wordt aangevuld als volgt :

« Vliegtuigen van geluidscategorie 1 mogen niet opstijgen noch landen op zaterdag, op zondag en op wettelijke feestdagen van 00 uur tot 24 uur, en op andere dagen niet tussen 22 uur en 7 uur plaatselijke tijd.

Vliegtuigen van geluidscategorie 2 mogen niet opstijgen noch landen tussen 22 uur en 7 uur plaatselijke tijd. »

12 juli 1995.