

- 2077 / 1 - 98 / 99

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

18 MARS 1999

PROPOSITION DE LOI

relative à l'utilisation nocturne préférentielle des pistes «25 Droite» à l'atterrissage et «07 Gauche» au décollage à l'aéroport de Bruxelles-National en vue de diminuer les nuisances des avions

(Déposée par M. Jacques Vandenhoute)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi a pour but de diminuer les nuisances des avions la nuit autour de l'aéroport de Bruxelles-National, par une utilisation préférentielle la nuit de la seule piste «25 Droite/07 Gauche», piste la moins dérangement du point de vue des zones survolées la nuit.

Les nuisances provoquées par les survols d'avions sont triples : pollution atmosphérique, bruit et insécurité des zones survolées. La Commission des communautés européennes a pris de nombreuses initiatives en matière de retrait des avions anciens, de limitation du rejet de particules d'imbrûlés dans l'atmosphère. Toutefois des mesures plus spécifiquement adaptées au cas des aéroports «urbains» ou situés à proximité des grandes villes ou capitales, doivent être prises par les gouvernements et autorités gestionnaires de ces aéroports.

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

- 2077 / 1 - 98 / 99

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

18 MAART 1999

WETSVOORSTEL

betreffende het op de luchthaven van Zaventem voor nachtvluchten preferente gebruik van «25 Rechts» als landingsbaan en van «07 Links» als startbaan teneinde de vliegtuighinder terug te dringen

(Ingediend door de heer Jacques Vandenhoute)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de hinder te verminderen die de vliegtuigen 's nachts veroorzaken in de omgeving van de luchthaven van Zaventem door bij voorkeur uitsluitend gebruik te maken van de start- en landingsbaan «25 Rechts/07 Links», die voor de gebieden boven welke 's nachts wordt gevolgen het minst hinderlijk is.

De door overvliegende vliegtuigen veroorzaakte hinder is drievoudig : luchtvervuiling, geluid en onveiligheid in de gebieden waarboven wordt gevlogen. De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft tal van initiatieven genomen inzake de buitengebruikstelling van oude vliegtuigen en de beperking van de uitstoot van «onverbrande» roetdeeltjes in de atmosfeer. De regeringen en de autoriteiten die belast zijn met het beheer van luchthavens die in of in de buurt van grote steden of hoofdsteden gelegen zijn, moeten voor dat soort van luchthavens echter nog meer aangepaste maatregelen nemen.

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

L'esprit et le contenu de certaines de mes précédentes propositions de loi ont été repris par le gouvernement dans divers textes législatifs centrés sur les types d'avions utilisés ainsi que sur les créneaux horaires d'admission de certains avions anciens et bruyants. Toutefois, aucune mesure réelle n'a encore été prise pour définir une procédure de décollage nocturne de moindre bruit, c'est le but de cette présente proposition.

L'aéroport de Bruxelles-National présente, depuis son inauguration en 1958 sur le site de Zaventem, la même configuration de pistes; à savoir 3 pistes en forme de Z, utilisables dans les deux sens, soit 6 possibilités de décollage et d'atterrissage.

La piste la plus utilisée, s'appelle *25 Droite* si elle est utilisée vers l'ouest et *07 Gauche* lors de son utilisation vers l'est. Elle est longue de 3.638 mètres et longe la chaussée de Haecht du côté de Melsbroek.

Une deuxième piste parallèle à la *25 Droite* mais sise à 2 kilomètres, et longue de 3.211 mètres, s'appelle *25 Gauche* orientée vers l'ouest et est principalement utilisée pour les atterrissages face à l'ouest. Dans l'autre direction, elle s'appelle *07 Droite* vers l'est, et longe la ligne de chemin de fer 36 Bruxelles-Louvain-Liège.

Une troisième piste perpendiculaire, la plus courte (2.984 mètres) et qui plus est en pente, est appelée *02* en utilisation vers le nord et *20* en utilisation vers le sud.

Rappelons que les autorités chargées de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, la Régie des Voies Aériennes d'abord, puis BATC et BIAC ensuite, ont décidé unilatéralement et sans aucune consultation des riverains et des autorités communales voisines, d'accepter des vols de nuit à Zaventem depuis 1984.

Les sites de Bruxelles-National et de Brucargo sont devenus dès lors une plaque tournante internationale des vols de nuit apportant du courrier et du fret express. Le nombre annuel de vols de nuit en 1997 était de 24.274, soit une moyenne journalière de 80 mouvements nocturnes chaque nuit. Ce qui représente 40 atterrissages et 40 décollages chaque nuit; les atterrissages se faisant surtout de 22h à 1h tandis que les 40 décollages s'effectuent entre 1h30 et 6h du matin.

Depuis l'arrivée d'opérateurs aériens assurant le transport de fret express et de courrier, le trafic de nuit s'effectue à l'atterrissage en parallèle sur les pistes *25 Droite* et *25 Gauche*, et au décollage depuis les pistes *25 Droite* et *20*.

De regering heeft het opzet en de inhoud van sommige van mijn vorige voorstellen overgenomen in diverse wetteksten die zijn toegespitst op de types van vliegtuigen en de uren waarop het gebruik van sommige oude en luidruchtige toestellen is toegestaan. Er werd echter nog geen enkele echte maatregel genomen om voor nachtelijke opstijgingen een procedure vast te stellen die minder geluidshinder veroorzaakt. Dat is het doel dit voorstel.

De indeling van de landingsbanen op de luchthaven van Zaventem is niet gewijzigd sinds de ingebruikneming ervan in 1958. Het betreft 3 Z-vormige landingsbanen die in de beide richtingen kunnen worden gebruikt, dat wil zeggen dat er 6 mogelijkheden zijn om te landen en op te stijgen.

De meest gebruikte landingsbaan draagt de naam *25 Rechts* wanneer ze in westelijke richting wordt gebruikt en *07 Links* als ze in oostelijke richting wordt gebruikt. Ze is 3638 meter lang en is gelegen langs de Haachtsesteenweg aan de kant van Melsbroek.

Evenwijdig met de *25 Rechts* maar op een afstand van 2 kilometer ligt een tweede landingsbaan, die 3211 meter lang is en in westelijke richting *25 Links* wordt genoemd. Ze wordt vooral gebruikt voor het landen in westelijke richting. In de andere richting heet ze *07 Rechts* naar het oosten en ligt ze langs de spoorlijn 36 Brussel-Leuven-Luik.

Overdwars daarop ligt een derde landingsbaan. Het is de kortste (2984 meter) en bovendien is ze licht hellend. In noordelijke richting draagt ze de naam *02* en bij gebruik in zuidelijke richting heet ze *20*.

Er zij aan herinnerd dat de met het beheer en de exploitatie van de luchthaven van Zaventem belaste autoriteiten, dat wil zeggen aanvankelijk de Regie der Luchtwezen, vervolgens BATC en ten slotte BIAC, eenzijdig en zonder de omwonenden en de gemeentebesturen te raadplegen hebben beslist om vanaf 1984 in Zaventem nachtvluchten toe te staan.

Zaventem en Brucargo zijn dan ook internationale centra geworden voor het nachtelijk luchtpost- en vrachtvervoer. In 1997 zijn er 24.274 nachtvluchten geweest, dat wil zeggen een dagelijks gemiddelde van 80. Dat betekent elke nacht 40 landingen en 40 opstijgingen. De landingen hebben vooral tussen 22 uur en 1 uur plaats, terwijl de 40 opstijgingen tussen 1 uur 3 en 6 uur worden uitgevoerd.

Sinds de komst van luchtvaartoperatoren voor het vracht- en postvervoer geschiedt het nachtverkeer bij het landen tegelijkertijd op de landingsbanen *25 Rechts* en *25 Links*, en bij het opstijgen op de startbanen *25 Rechts* en *20*.

De 1993 à 1997, une procédure spéciale de moindre bruit contournant toutes les régions à forte densité de population fut mise en service à la demande des riverains de l'aéroport représentés au sein de l'UBCNA (Union belge contre les nuisances des avions). Dénommée «Tour du Brabant», elle imposait aux avions lourdement chargés de décoller pour des raisons de sécurité non pas de la piste 20 mais bien de la 25 *Droite* et de faire une boucle à haute altitude autour de la banlieue de Bruxelles avant de remettre le cap vers la destination sud-est initialement prévue.

Durant ces 5 années, le critère de poids admis au décollage (MTOW=*Maximum Take-Off Weight*) était déterminant pour le choix de la piste. Les avions trop lourds et trop chargés qui ne pouvaient pour des raisons de sécurité décoller depuis la courte piste 20, qui de surcroît présente une pente au décollage, étaient obligés de décoller depuis la 25 *Droite* même si leur destination finale était le sud ou l'est de l'Europe.

Depuis le 22 mai 1997, et en application du prononcé du jugement de la Cour d'appel du 24 janvier 1997 qui prônait une juste répartition des nuisances d'avions, ce critère de poids au décollage n'est plus pris en compte dans le choix de la piste de décollage la nuit. Désormais, seule la destination finale du vol déterminera la piste utilisée. Tous les vols à destination du nord et de l'ouest décolleront depuis la piste 25 *Droite*, alors que les vols pour le sud et l'est devront utiliser la piste 20 même s'ils sont lourdement chargés.

Pour cette raison, les vols de nuit sont redevenus un cauchemar pour toutes les communes situées à l'extrémité de la piste de décollage 20 (Sterrebeek, Crainhem, Wezembeek-Oppem, Tervuren et Overijse), puisque tous les avions lourdement chargés ont toutes les difficultés à décoller, et qu'ils doivent utiliser le rendement maximal de leurs réacteurs lors du survol à très basse altitude des communes limitrophes.

Dans le cadre de l'étude thématique du projet TGV, il a été dressé une ligne d'isobruit de l'aéroport de Bruxelles-National. Dans la situation de base, cette étude estimait que plus de 157.000 personnes étaient gênées par les bruits d'avion.

L'utilisation de la piste 25 *Droite* implique le survol de Diegem, Haren, Evere, Schaerbeek, Neder-Over-Heembeek, Grimbergen, Meise et Wemmel.

Tussen 1993 en 1997 werd op verzoek van de omwonenden van de luchthaven, die vertegenwoordigd zijn in de Belgische vereniging tegen de geluidshinder veroorzaakt door vliegtuigen (UBCNA), gebruik gemaakt van een bijzondere procedure die minder lawaai met zich bracht en waarbij alle dichtbevolkte gebieden werden ontweken. Ze droeg de naam «Ronde van Brabant» en verplichtte om veiligheidsredenen de zwaar geladen vliegtuigen om op te stijgen van de startbaan 25 *Rechts* en niet van 20 en op grote hoogte een cirkel te beschrijven rond de voorsteden van Brussel alvorens opnieuw koers te zetten naar de aanvankelijk geplande zuid-oostelijke bestemming.

Gedurende die 5 jaar was het criterium van het bij het opstijgen toegestane maximumgewicht (MTOW = *Maximum Take-Off Weight*) bepalend voor de keuze van de startbaan. De te zware en te zwaar geladen vliegtuigen die om veiligheidsredenen niet konden opstijgen van startbaan 20, die kort en bovendien licht hellend is, moesten vanop de startbaan 25 *Rechts* vertrekken, zelfs als hun eindbestemming in het zuiden of het oosten van Europa was gelegen.

Sinds 22 mei 1997 en ter uitvoering van een vonnis van het hof van beroep van 24 januari 1997 dat een billijke verdeling van de hinder van de vliegtuigen voorstond, wordt met dat criterium van het startgewicht geen rekening meer gehouden bij het kiezen van de startbaan 's nachts. Voortaan geldt voor de keuze van de startbaan alleen de eindbestemming van de vlucht. Alle vluchten in noordelijke of westelijke richting vertrekken van startbaan 25 *Rechts*, terwijl voor die naar het zuiden en het oosten gebruik moet worden gemaakt van startbaan 20, zelfs als de betrokken vliegtuigen zwaar geladen zijn.

Daarom zijn de nachtvluchten opnieuw een nachtmerrie geworden voor alle gemeenten die gelegen zijn aan het uiteinde van de startbaan 20 (Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Tervuren en Overijse) omdat alle zwaar geladen vliegtuigen het erg moeilijk hebben om op te stijgen en ze bij het op zeer geringe hoogte overvliegen van de aanpalende gemeenten het maximumrendement van hun reactoren moeten gebruiken.

In het kader van het thematisch onderzoek van het HST-project werden rond de luchthaven van Zaventem een aantal isofonen getrokken. In de basis-situatie was men in dat onderzoek van oordeel dat meer dan 157.000 personen geluidshinder ondervinden van vliegtuigen.

Het gebruik van de landingsbaan 25 *Rechts* houdt in dat boven de gemeenten Diegem, Haren, Evere, Schaerbeek, Neder-Over-Heembeek, Grimbergen, Meise en Wemmel wordt gevlogen.

L'utilisation de la piste 20 implique le survol de Nossegem, Sterrebeek, Wezembeek-Oppem, Crainhem, Tervueren et Overijse.

Or, il est tout à fait possible d'utiliser une autre procédure de décollage la nuit, laquelle diminuerait sensiblement les nuisances d'avions autour de tout le site aéroportuaire, à savoir l'utilisation unique de la piste *07 Gauche* au décollage, utilisation qui est tout à fait réaliste et réalisable.

Si toutes les opérations aériennes (décollage et atterrissage) doivent toujours s'effectuer face au vent durant la journée; il n'en est pas ainsi la nuit. En effet, le vent retombe toujours vers 22h (98% de l'année). La nuit, en raison de l'absence du réchauffement de particules, il n'y a pratiquement jamais de vent ni de tourbillons, ce qui implique que tous les schémas opérationnels des pistes d'atterrissage peuvent être utilisés.

Sans vent, il est donc possible de décoller depuis toutes les pistes de Zaventem et dans n'importe quelle orientation la nuit. Les conflits potentiels entre décollage et atterrissage sont impossibles la nuit, puisque tout le trafic est scindé en deux périodes d'exploitation distinctes : une d'atterrissage jusqu'à 1h et une de décollage entre 1h30 et 6h.

Il est donc possible d'atterrir de l'est par la *25 Droite* et de redécoller ensuite vers l'est depuis la *07 Gauche* en l'absence de tout atterrissage éventuel.

L'utilisation de la piste *25 Droite/07 Gauche* est la procédure la moins bruyante qui soit : en effet, le couloir aérien qui atterrit ou décolle depuis cette piste, survole Wambeek, Steenokkerzeel, Berg et Ruisbeek en direction de Leuven et est le moins peuplé de tous les couloirs aériens situés à proximité de l'aéroport de Bruxelles-National.

Sans vouloir tomber dans le réflexe comportemental «NIMBY», analysons en détail les avantages d'une utilisation exclusive de la piste *07 Gauche* pour tous les décollages de nuit à Zaventem:

* il s'agit de la piste la plus longue de l'aéroport, donc utilisable par tous les types d'avions sans restriction de poids, ce qui permet ainsi à tous les avions de décoller le plus vite possible en prenant très rapidement de l'altitude, en évitant le survol à très basse altitude des quartiers limitrophes;

Ingeval de la startbaan 20 wordt gebruikt, vliegen de toestellen boven Nossegem, Sterrebeek, Wezembeek-Oppem, Kraainem, Tervuren en Overijse.

Het is echter heel goed mogelijk om 's nachts gebruik te maken van een andere opstijgprocedure waardoor de door de vliegtuigen veroorzaakte hinder rond de hele luchthaven zou verminderen, namelijk het uitsluitend gebruiken van de startbaan *07 Links*, wat perfect realistisch en haalbaar is.

Overdag moeten alle vliegbewegingen (opstijgen en landen) steeds tegen de windrichting in worden uitgevoerd. Zulks is niet het geval 's nachts. De wind gaat immers altijd liggen omstreeks 22 uur (98 % van het jaar). 's Nachts is er als gevolg van het ontbreken van de opwarming van de stofdeeltjes nagenoeg nooit wind of zijn er geen wervelwinden, wat met zich brengt dat van alle operationele schema's van de landingsbanen gebruik kan worden gemaakt.

Zonder wind is het dus mogelijk om van alle startbanen van Zaventem en in onverschillig welke richting op te stijgen. De eventuele conflicten tussen opstijgingen en landingen zijn 's nachts onmogelijk aangezien het hele luchtverkeer is opgesplitst in twee afzonderlijke exploitatieperiodes, namelijk de landingen tot 1 uur en de opstijgingen tussen 1.30 uur en 6 uur.

Het is derhalve mogelijk om vanuit het oosten te landen op *25 Rechts* en vervolgens opnieuw in oostelijke richting op te stijgen van *07 Links* zonder dat daar sprake is van een eventuele landing.

Het gebruik van de startbaan *25 Rechts/07 Links* is de procedure die het minst lawaai veroorzaakt : de luchtcorridor die op die baan landt of van die baan opstijgt, ligt over Wambeek, Steenokkerzeel, Berg en Ruisbeek in de richting van Leuven en is de minst bevolkte van alle luchtcorridors in de nabijheid van de luchthaven van Zaventem.

Laten we - zonder ons daarbij te willen bezondigen aan enige *nimby*-gedragsreflex - een gedetailleerde analyse maken van de voordelen die een exclusief gebruik van de startbaan *07 Links* voor nachtelijke opstijgingen in Zaventem zou opleveren.

* het is de langste startbaan van de luchthaven die dus zonder enige gewichtsbeperking door alle vliegtuigtypes kan worden gebruikt. Op die manier kunnen alle vliegtuigen met een maximale snelheid opstijgen waardoor ze zeer snel hoogte winnen en ze niet zeer laag boven de belendende woongebieden hoeven te scheren;

* il s'agit de la piste située le plus près des hangars de DHL et de son centre de tri express, donc les avions resteront et circuleront au sol moins longtemps;

* il s'agit de la seule piste qui ne soit pas orientée vers des zones urbanisées;

* il s'agit de la seule piste qui ait en son extrémité une zone libre de toute construction. Par un arrêté royal du 2 mars 1998, le ministre des Transports a créé une zone libre de construction en bout de piste *07 Gauche* afin d'assurer pleinement la sécurité de la circulation aérienne. Ce qui revient à dire que dans un proche avenir, plus aucun bâtiment ou construction ne se trouvera en bout de piste *07 Gauche*, donc les avions ne survoleront plus aucun quartier urbanisé;

* il s'agit de la seule piste qui soit équipée pour permettre des décollages par toutes conditions météorologiques, donc la sécurité aérienne serait pleinement garantie;

* il s'agit de la seule piste dont l'usage n'implique pas le survol d'hôpitaux, de cliniques, de zones industrielles ou de centrales électriques;

* il s'agit de la seule piste qui desserve directement les installations de Brucargo, en diminuant au strict minimum les circulations au sol des aéronefs de Brucargo vers le seuil de piste;

* il s'agit de la procédure de nuit que souhaitent toutes les compagnies aériennes qui desservent Bruxelles-National, car le décollage depuis la piste *07 Gauche* peut se faire à plein régime par une poussée maximale des moteurs, avec un décollage rapide et immédiat en milieu de piste avec ascension rapide sans survol de quartiers résidentiels;

* il s'agit de la seule procédure de décollage de nuit qui n'impose pas de virage ou de contournement, c'est donc la seule procédure qui permette une montée rapide de tous les avions tout en garantissant pleinement la sécurité des procédures aériennes.

Sans vouloir déplacer le problème des vols de nuit d'une commune vers une autre, voire d'une région vers une autre, l'UBCNA estime que le schéma actuel des décollages de nuit (25 Droite + 20) est inacceptable avant tout pour des raisons de sécurité mais aussi de pollution et de bruit, et qu'il convient de scinder la

* die startbaan is het dichtst bij de DHL-loodsen en het bijbehorende sorteercentrum gelegen ; daardoor zullen de vliegtuigen dus minder lang aan de grond blijven en taxiën;

* het is de enige niet naar woonzones gerichte startbaan;

* het is de enige startbaan met aan het uiteinde een volkomen bouwvrije zone; bij het koninklijk besluit van 2 maart 1998 heeft de minister van Vervoer aan het einde van de startbaan *07 Links* in een bouwvrije zone voorzien, teneinde de luchtverkeersveiligheid maximaal te waarborgen. Met andere woorden: in de nabije toekomst zal aan het uiteinde van de startbaan *07 Links* geen enkel gebouw of geen enkele constructie meer aanwezig zijn; de vliegtuigen zullen dus boven geen enkele verstedelijkte sector meer vliegen;

* het is de enige startbaan die uitgerust is om opstijgingen in alle weersomstandigheden mogelijk te maken; de luchtverkeersveiligheid is bijgevolg volledig gewaarborgd.

* het is de enige startbaan vanwaarop de opstijgende vliegtuigen over geen enkel ziekenhuis, geen enkele kliniek, industriezone of elektrische centrale vliegen;

* het is de enige startbaan die rechtstreeks uitkomt op de Brucargo-installaties, wat het taxiën van Brucargoluchtvaartuigen naar het begin van de startbaan tot een minimum beperkt;

* het is de nachtelijke procedure die wordt gewenst door alle vliegtuigmaatschappijen die de nationale luchthaven van Zaventem aandoen; vliegtuigen die vanop de startbaan *07 Links* opstijgen kunnen met op topsnelheid draaiende motoren van meetaf met volle stuwkracht vertrekken, zodat ze al vanaf de helft van de startbaan kunnen opstijgen en snel hoogte halen zonder dat ze daarbij over woonwijken hoeven te vliegen;

* het is de enige procedure om 's nachts op te stijgen waarbij het vliegtuig geen bochten hoeft te nemen of zones te ontwijken; het is dus de enige procedure dankzij welke alle vliegtuigen snel kunnen opstijgen, en die daarbij de veiligheid van de luchtvaartprocedures ten volle waarborgt.

Het ligt hoegenaamd niet in onze bedoeling het probleem van de nachtvluchten van de ene gemeente naar de andere, en evenmin van de ene gemeenschap naar de andere te verschuiven. Een en ander belet evenwel niet dat de UBCNA van mening is dat het huidige rooster van de nachtelijke opstijgingen (25

plage nocturne d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National en une période exclusive d'atterrissage par la piste *25 Droite*, suivie d'une période exclusive de décollage depuis cette même piste, mais dans l'autre direction, à savoir *07 Gauche*.

Ce point de vue a d'ailleurs été défendu devant la Commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques de la Chambre des représentants, le mercredi 9 décembre 1998, par Philippe Touwaide, licencié en droit aérien et administrateur-délégué de l'UBCNA, lors de l'audition publique sur les problèmes générés par l'aéroport de Bruxelles-National.

La solution aux nuisances des avions doit se trouver par un compromis entre l'utilisation obligatoire d'avions plus silencieux, moins chargés et plus modernes, mais aussi par la recherche des procédures de vol qui dérangent le moins de monde possible. De nombreux aéroports appliquent ce genre de précepte en fermant la nuit les pistes, routes et procédures les plus bruyantes ou qui survolent les zones et villes les plus habitées.

La conjugaison de l'utilisation exclusive de la *25 Droite* à l'atterrissage et de la *07 Gauche* au décollage la nuit à l'aéroport de Bruxelles-National, avec l'obligation de voler avec des avions silencieux, modernes et performants permettrait de diminuer considérablement les nuisances provoquées la nuit par les incessants survols d'avions.

C'est dans cette optique que j'ai préalablement déposé une proposition de loi visant à n'autoriser la nuit que les seuls avions qui ont été certifiés «chapitre 3 OACI» lors de leur première immatriculation à la sortie des chaînes de fabrication, en excluant ainsi les avions faussement silencieux qui ont été recertifiés par la suite (comme les Boeings 727-200 et DC 8-60 hushkittés qui sont utilisés par DHL la nuit à Bruxelles)¹.

L'arrêté royal du 25 août 1998 portant approbation du contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol dispose que Belgocontrol étudiera, à la demande des autorités compétentes, la faisabilité de réorientations du trafic aérien compte tenu des contraintes de sécu-

Rechts + 20) vooral om veiligheidsredenen, maar ook wegens de luchtvervuiling en de geluidshinder, onaanvaardbaar is. De UBCNA stelt daarom voor de tijdzone waarin de luchthaven van Zaventem 's nachts wordt geëxploiteerd, op te splitsen in twee delen: een periode waarin uitsluitend landingen op de startbaan *25 Rechts* plaatsvinden, gevolgd door een tweede periode waarin vliegtuigen uitsluitend opstijgen vanop diezelfde startbaan, maar dan wel in de andere richting, namelijk *07 Links*.

Op 9 december 1998 heeft Philippe Touwaide, licentiaat in het luchtvaartrecht en gedelegeerd bestuurder van de Belgische Unie tegen de geluidshinder veroorzaakt door vliegen (UBCNA) dat standpunt overigens verdedigd tijdens een door de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van de Kamer van volksvertegenwoordigers belegde openbare hoorzitting over de problemen rond de luchthaven van Zaventem.

De oplossing voor de vliegtuighinder moet worden gevonden via een compromis tussen het verplichte gebruik van geluidsarmere, modernere en minder bevrachte vliegtuigen enerzijds en het zoeken naar vliegprocedures die zo weinig mogelijk mensen storen anderzijds. Tal van luchthavens passen een soortgelijke regel toe: ze sluiten 's nachts de startbanen, de aanvliegroutes en schrappen de meest luidruchtige procedures of die waarbij over de dichtst bewoonde zones of steden wordt gevlogen.

Uitsluitend gebruik, op de luchthaven van Zaventem, van de baan *25 Rechts* voor landingen en van de baan *07 Links* voor opstijgingen 's nachts zou het, samen met de verplichting om met geluidsarme en moderne vliegtuigen met een hoog prestatievermogen te vliegen, mogelijk maken aanzienlijk de hinder te verminderen die 's nachts door onophoudelijk overvliegende vliegtuigen wordt veroorzaakt.

Tegen die achtergrond moet het wetsvoorstel worden bekeken dat ik al eerder heb ingediend en dat ertoe strekt 's nachts uitsluitend vliegtuigen toe te laten die bij de eerste inschrijving, meteen nadat ze van de band rolden, het keurmerk «*Hoofdstuk 3 OIBL*» toegekend kregen. Op die manier worden pseudo-geluidsarme vliegtuigen (zoals Boeings 727-200 en DC 8-60-vliegtuigen met geluidsdempingskit) uitgesloten die achteraf opnieuw werden gekeurd en waarmee de maatschappij DHL 's nachts over Brussel vliegt).¹

Het koninklijk besluit van 25 augustus 1998 tot goedkeuring van het beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol bepaalt dat Belgocontrol op verzoek van de bevoegde overheid zal nagaan in hoever het mogelijk is het luchtverkeer anders te oriënteren, en

¹ Doc. Chambre n° 1796/1-98/99.

¹ Stuk Kamer nr. 1796/1-98/99.

rité, de régularité et d'efficacité du trafic aérien et apportera son concours à la mise en oeuvre des modifications de procédures qui en découleraient.

Dès lors, je propose de préciser quelle est la procédure de moindre bruit utilisable obligatoirement toutes les nuits à l'aéroport de Bruxelles-National afin que tous les atterrissages et décollages d'avions ne survolent que des zones à très faible densité de population, et d'imposer cette procédure obligatoire à BIAC et Belgocontrol.

J. VANDENHAUTE

daarbij rekening te houden met de vereisten waaraan moet worden voldaan op het vlak van de veiligheid, de stiptheid en de efficiëntie van de vluchten om aldus een bijdrage te leveren tot het doorvoeren van de daaruit voortvloeiende procedurewijzigingen.

Bijgevolg stel ik voor te preciseren welke meest geluidsarme procedure's nachts op de luchthaven van Zaventem verplicht moet worden toegepast zodat opstijgende en landende vliegtuigen alleen boven uiterst dunbevolkte zones vliegen, en die procedure voor de BTC en voor Belgocontrol verplicht te maken.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

A l'aéroport de Bruxelles-National le trafic aérien nocturne est scindé en deux périodes d'exploitation distinctes : une d'atterrissage jusqu'à 1 heure du matin, et une de décollage entre 1 heure 30 et 6 heures du matin.

Art. 3

Le trafic d'atterrissage de nuit se fait exclusivement sur la piste *25 Droite*, et le trafic de décollage de nuit se fait exclusivement depuis la piste *07 Gauche*. Les autres pistes d'atterrissage ou de décollage sont fermées tous les jours de 23 heures à 6 heures.

Art. 4

Afin de garantir la sécurité aérienne, le service de régulation du trafic aérien pourra, à titre exceptionnel et après consultation des autorités aéroportuaires, décider d'ouvrir toute autre piste de décollage ou d'atterrissage en fonction des conditions climatiques, atmosphériques en vigueur ou suite à la fermeture temporaire de la piste préférentielle de nuit *25 Droite/07 Gauche* pour cause de travaux.

Art. 5

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

24 février 1999

J. VANDENHAUTE

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Op de luchthaven van Zaventem wordt het nachtelijk luchtverkeer opgesplitst in twee afzonderlijke exploitatieperiodes: een eerste landingsperiode tot 1 uur 's ochtends, een tweede opstijgingsperiode tussen 1.30 uur en 6 uur 's ochtends.

Art. 3

's Nachts zijn uitsluitend op de landingsbaan *25 Rechts* landingen toegestaan, terwijl het opstijgen uitsluitend vanop de startbaan *07 Links* gebeurt. De andere start- of landingsbanen worden alle dagen gesloten tussen 23 uur en 6 uur .

Art. 4

Teneinde de luchtveersveiligheid te waarborgen kan de verkeersleidingsdienst uitzonderlijk en na het advies van de luchthavenautoriteiten beslissen ongeacht welke andere startbaan te openen voor het landen of voor het opstijgen van vliegtuigen, wat kan afhangen van de op dat ogenblik heersende weersomstandigheden of een gevolg kan zijn van de tijdelijke sluiting wegens werkzaamheden van de bij voorkeur 's nachts te gebruiken startbaan *25 Rechts/07 Links*.

Art. 5

Deze wet treedt in werking op de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

24 februari 1999