

**Belgische Kamer  
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1995-1996 (\*)

13 DECEMBER 1995

**WETSVOORSTEL**

**tot instelling van een algemeen  
reglement inzake nachtelijk  
luchtverkeer en vliegtuiglawaai op de  
luchthaven van Brussel-Nationaal**

(Ingediend door de heer Jacques Vandenhaut)

**TOELICHTING**

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel strekt ertoe een algemeen reglement inzake nachtelijk luchtverkeer en vliegtuiglawaai op de luchthaven van Brussel-Nationaal in te stellen, op basis van een ontwerp van de Regie der Luchtweegen uit 1992 dat evenwel nooit is toegepast.

De luchthaven Brussel-Nationaal mag zich niet ongecontroleerd blijven ontwikkelen. Aangezien het totale aantal bewegingen tussen 1985 en 1995 bijna is verdubbeld, is het logisch ook een type van verkeer te reglementeren dat vroeger bijna niet voorkwam, namelijk de nachtvluchten.

In de jaren 70 waren de nachtvluchten een uitzondering op de luchthaven van Brussel-Nationaal, maar in de jaren 80 nam dat soort verkeer snel toe, doordat verscheidene grote koerierfirma's in Brussel een sorteercentrum voor expresvrachten vestigden.

Die handel heeft een hoge vlucht genomen, waardoor het aantal bewegingen tijdens de nacht natuurlijk pijlsnel de hoogte inging : van 23 000 bewegin-

(\*) Tweede zitting van de 49° zittingsperiode.

**Chambre des Représentants  
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (\*)

13 DÉCEMBRE 1995

**PROPOSITION DE LOI**

**instaurant un règlement général en  
matière de trafic aérien nocturne et  
de bruits d'avions à l'aéroport de  
Bruxelles-National**

(Déposée par M. Jacques Vandenhaut)

**DEVELOPPEMENTS**

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi a pour but d'instaurer un règlement général en matière de trafic aérien nocturne et de bruits d'avions à l'aéroport de Bruxelles-National, sur base d'un projet émanant de la Régie des Voies aériennes établi en 1992, mais jamais appliqué depuis.

Le développement constant de l'aéroport de Bruxelles-National ne peut continuer à se faire de façon incontrôlée. Le nombre total de mouvements ayant pratiquement doublé entre 1985 et 1995, il est cohérent de réglementer également un type de trafic quasi inexistant auparavant : les vols de nuit.

Si dans les années 70, les vols nocturnes représentaient l'exception à l'aéroport de Bruxelles-National, les années 80 furent marquées par l'essor de ce type de trafic avec l'installation à Bruxelles du centre de tri de fret express de plusieurs grandes sociétés de messagerie.

Il s'en suivit un développement considérable de ce commerce, avec naturellement comme conséquence, une hausse très rapide du nombre de mouvements

(\*) Deuxième session de la 49° législature.

gen in 1986 over een piek van 35 000 bewegingen in 1990 naar een gemiddelde van 20 000 bewegingen voor 1995, of niet minder dan 1 500 nachtelijke vliegtuigbewegingen per maand.

Op dit ogenblik wordt het nachtverkeer op Brussel-Nationaal geregeld op grond van nota 2/88 van 13 december 1988 aan de controleurs. Die nota heeft uitsluitend betrekking op de scheiding en de oriëntering van het verkeer met het oog op een betere spreiding van de bewegingen.

Er bestaat strikt genomen geen algemeen reglement voor de regeling van de nachtelijke exploitatie van de luchthaven. Wel zijn in de tussentijd verschillende wettelijke regelingen getroffen, zoals het ministerieel besluit van 31 juli 1991 tot vaststelling van de verdeling van de luchtvaartuigen in geluidscategorieën, alsmede een interne richtlijn van de luchthaven, NOTAM A 0311/91 van september 1991, die een lijst geeft van de vliegtuigen waarvoor een nachtelijk vliegverbod geldt.

Het nachtverkeer op de luchthaven van Brussel-Nationaal is toegenomen en verder tot ontwikkeling gekomen zonder dat enige norm of reglement werd opgelegd. Het is zaak dat gebrek aan normen en reglementen te verhelpen, met het oog op de eerbiediging van het recht op rust en kalmte van alle burgers, zelfs van degenen die vlakbij een luchtvaartterrein wonen.

Gelet op de aanzienlijke uitbreiding van de luchthaven Brussel-Nationaal enerzijds en met het oog op de coördinatie en de integratie van het geheel van bestaande maatregelen voor de bestrijding van de geluidshinder van vliegtuigen anderzijds, achten het ministerie van Vervoer en de Regie der Luchtwegen het nodig een reglement voor de exploitatie van de luchthaven op te stellen, ten einde alle nachtelijke luchthavenoperaties beter te controleren.

Dit voorstel is gegrond op het oude ontwerp van de Regie der Luchtwegen en strekt ertoe het toegestane nachtverkeer op Brussel-Nationaal te reglementeren, door bepalingen uit te vaardigen betreffende met name :

- het aantal toegestane vluchten;
- de uren voor de exploitatie volgens de bijzondere nachtprocedures;
- de dagen waarop een verbod op nachtvluchten geldt;
- het vliegverbod voor bepaalde types van vliegtuigen;
- de uitzonderingen die in specifieke gevallen worden toegestaan;
- de instelling van dagelijkse quota voor het aantal toegestane bewegingen;
- de in acht te nemen gewichtslimiet bij het opstijgen;
- de maximale geluidslimiet die niet mag worden overschreden.

opérés de nuit : de 23 000 mouvements en 1986, avec un sommet à 35 000 mouvements en 1990 pour atteindre une moyenne de 20 000 mouvements pour l'année 1995, soit pas moins de 1 500 mouvements d'avions de nuit par mois.

Actuellement, le trafic de nuit à Bruxelles-National est organisé sur base d'une note aux contrôleurs numérotée 2/88 et datée du 13 décembre 1988. Cette note ne traite que de la séparation et de l'orientation du trafic dans le but de mieux répartir les mouvements.

Il n'existe à proprement parler aucun règlement général régissant l'exploitation nocturne de l'aéroport. Diverses dispositions légales ont été prises entretemps, comme l'arrêté royal du 31 juillet 1991 déterminant la classification des aéronefs en cinq catégories acoustiques, ou encore une directive interne à l'aéroport, un NOTAM A 0311/91 de septembre 1991, qui établit une liste d'avions interdits de vol la nuit.

Il est important de combler l'absence de normes ou de règlements dans lequel le trafic de nuit s'est accru et développé au sein de l'aéroport de Bruxelles-National, afin de préserver les droits au repos et à la tranquillité dont doivent pouvoir bénéficier tout citoyen, même s'il est voisin d'une plaine d'aviation.

Suite à l'expansion importante de l'aéroport de Bruxelles-National d'une part, et afin de coordonner et d'intégrer l'ensemble des mesures déjà prises pour lutter contre les nuisances sonores des avions d'autre part, le ministère des Transports et la Régie des Voies aériennes ont jugé nécessaire d'élaborer un règlement d'exploitation de l'aéroport afin de mieux contrôler toutes les opérations aéroportuaires de nuit.

La présente proposition se base sur l'ancien projet établi par la Régie des Voies aériennes et tend à réglementer le trafic admis de nuit à Bruxelles-National, en établissant notamment :

- le nombre de vols admis;
- les heures d'exploitation des procédures spéciales de nuit;
- les jours d'interdiction des vols de nuit;
- les clauses prohibitives faites à certains types d'avions;
- les exceptions tolérées dans certains cas spécifiques;
- un système de quota journalier du nombre de mouvements autorisés;
- la limite de poids au décollage à respecter;
- le seuil de bruit maximum à ne pas dépasser.

J. VANDENHAUTE

**WETSVOORSTEL****Artikel 1**

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

**Art. 2**

Deze wet strekt ertoe een algemeen reglement inzake het nachtelijk luchtverkeer in te stellen.

Dat reglement bevat de grondbeginselen en de beleidskeuzes waarmee rekening zal worden gehouden bij de toekenning van vergunningen voor het uitvoeren van nachtvluchten. Die beginselen moeten tevens worden overgenomen in de toekomstige concessie-overeenkomsten met iedere nieuwe luchtvaartmaatschappij.

**Art. 3**

Een beweging wordt gedefinieerd als het landen of het opstijgen van een vliegtuig: elke vlucht omvat derhalve twee bewegingen.

**Art. 4**

Dit reglement is uitsluitend van toepassing op het nachtverkeer, met dien verstande dat met nachtverkeer het verkeer tussen 22 uur en 7 uur plaatselijke tijd wordt bedoeld.

**Art. 5**

Er wordt een modulatiecoëfficiënt ingesteld die in aanmerking wordt genomen voor de bepaling van het aantal geregistreerde nachtelijke bewegingen. Die coëfficiënt is hoger naar gelang het betrokken vliegtuig behoort tot een hogere geluidscategorie zoals bepaald bij het ministerieel besluit van 31 juli 1991 tot vaststelling van de verdeling van de luchtvaartuigen in geluidscategorieën.

**Art. 6**

Vanaf de inwerkingtreding van dit reglement wordt het maximale aantal nachtelijke bewegingen beperkt tot 60 bewegingen per nacht. Dat aantal wordt vanaf 1 januari 1998 teruggebracht tot 50 bewegingen.

**PROPOSITION DE LOI****Article 1<sup>er</sup>**

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

**Art. 2**

La présente loi a pour objet d'établir un règlement général en matière de trafic aérien nocturne.

Ce règlement comprend les principes de base et les options politiques qui seront pris en compte pour l'octroi d'autorisations d'effectuer des vols de nuit. Ces principes devront également être repris dans les futurs actes de concession avec toute nouvelle compagnie aérienne.

**Art. 3**

Le mouvement est défini comme l'atterrissage ou le décollage d'un avion: tout vol comporte dès lors deux mouvements.

**Art. 4**

Le présent règlement n'est applicable que pour le trafic de nuit, étant entendu que celui-ci est limité au trafic entre 22 heures et 7 heures locales.

**Art. 5**

Il est établi un coefficient de modulation qui est pris en considération pour la détermination du nombre de mouvements enregistrés de nuit. Ce coefficient sera d'autant plus élevé que l'avion en question appartient à une des catégories bruyantes telles que reprises dans l'arrêté ministériel du 31 juillet 1991 déterminant la classification des aéronefs en catégories acoustiques.

**Art. 6**

Le nombre maximum de mouvements de nuit est fixé à 60 mouvements à l'entrée en vigueur de la présente réglementation. Ce nombre sera ramené à 50 mouvements à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1998.

Art. 7

De luchthaven is gesloten op zaterdagavond en op zondagavond. Geen enkele vliegtuigbeweging is toegestaan vanaf zaterdag 22 uur plaatselijke tijd tot zondag 7 uur plaatselijke tijd, en van zondag 22 uur plaatselijke tijd tot maandag 7 uur plaatselijke tijd.

Art. 8

Tijdens de periode van nachtelijke exploitatie zijn vliegtuigbewegingen uitgevoerd met vliegtuigen van de geluidscategorieën 1 en 2 verboden.

Art. 9

Vliegtuigen met een maximaal startgewicht (maximum take-off weight) van meer dan 200 ton hebben verbod om 's nachts op te stijgen of te landen op Brussel-Nationaal.

Art. 10

Vliegtuigen met een maximaal geluidsniveau (total noise) van meer dan 296 EPNdB hebben verbod om 's nachts op te stijgen of te landen op Brussel-Nationaal.

Art. 11

Het aantal bewegingen wordt bepaald aan de hand van de volgende modulatiecoëfficiënten :

Geluidscategorie		Modulatiecoëfficiënt
1	VERBODEN	4
2	VERBODEN	3
3		1,6
4		1
5		0,8

Art. 12

Vanaf 1 januari 1998 zijn 's nachts nog uitsluitend vliegtuigen van de geluidscategorieën 4 en 5 toegestaan.

Art. 13

De technische stops die uitsluitend bedoeld zijn om brandstof aan boord te nemen, zijn gedurende de nacht verboden. Het gebruik van de stuwkrachtkeerders na de landing alsmede het testen van de motoren blijven gedurende de nacht verboden. Het aantal vliegtuigen dat gedurende de nacht op het terrein

Art. 7

L'aéroport est fermé le samedi soir et le dimanche soir. Aucun mouvement d'avion n'est autorisé du samedi 22 heures locales au dimanche 7 heures locales, et du dimanche 22 heures locales au lundi 7 heures locales.

Art. 8

Les mouvements d'avions opérés avec des avions relevant des catégories acoustiques 1 et 2 sont interdits pendant la période d'exploitation de nuit.

Art. 9

Aucun avion dont la masse maximale au décollage (maximum take-off weight) est supérieure à 200 tonnes ne peut décoller ou atterrir de nuit à Bruxelles-National.

Art. 10

Aucun avion dont le niveau maximum de bruit (total noise) est supérieur à 296 EPNdB ne peut décoller ou atterrir de nuit à Bruxelles-National.

Art. 11

La détermination du nombre de mouvements est établie selon les coefficients de modulation suivants :

Catégorie acoustique		Coefficient de modulation
1	INTERDIT	4
2	INTERDIT	3
3		1,6
4		1
5		0,8

Art. 12

A dater du 1<sup>er</sup> janvier 1998, seuls les avions relevant des catégories acoustiques 4 et 5 seront encore tolérés de nuit.

Art. 13

Les arrêts techniques, pour seulement prendre du carburant à bord, sont interdits pendant la période de nuit. L'inversion des moteurs après l'atterrissage tout comme l'essai des moteurs restent interdits de nuit. Le nombre d'avions autorisés à circuler au sol est limité à un maximum de 4, de même le nombre

mag circuleren, is beperkt tot 4 en het aantal vliegtuigen dat wacht op toestemming om op te stijgen, is gedurende de nacht beperkt tot maximaal 3.

## Art. 14

Uitsluitend de vluchten waarvoor volgens de gebruikelijke procedure een slot is aangevraagd en waarvoor tijdens de toewijzing van de slots toestemming is gegeven, zijn tijdens de nacht toegestaan.

Indien een vlucht die buiten het nachtverkeer gepland was, toch tijdens de nachtperiode landt, wordt de landingsvergoeding automatisch verdubbeld.

## Art. 15

De landingen van vliegtuigen behorend tot de categorieën 1 en 2 en, vanaf 1 januari 1998, tot de categorie 3, die ondanks het van kracht zijnde verbod toch plaatsvinden, worden niet alleen meegerekend in het totaal van de bewegingen tijdens de nacht, maar geven tevens aanleiding tot een verdrievoudiging van de landingsvergoeding. De betrokken vliegtuigen kunnen in geen geval opnieuw vertrekken vóór 7 uur plaatselijke tijd.

## Art. 16

Nachtvluchten van de algemene en particuliere luchtvaart zijn verboden.

## Art. 17

De bepalingen van deze wet gelden niet voor volgende vluchten :

- vluchten met staatshoofden of met leden van nationale of buitenlandse regeringen;
- vluchten met leden van de Europese Commissie of met de hoogste gezagsdragers van de NAVO en de SHAPE;
- noodlandingen en vluchten voor ziekenvervoer.

## Art. 18

Vluchten die worden afgeleid wegens stakingen in buitenlandse luchthavens, worden gedurende de nacht slechts toegelaten ten belope van het totaal aantal toegestane bewegingen per nacht.

d'avions en attente d'autorisation de décollage est limité à un maximum de 3 en période de nuit.

## Art. 14

Seuls les vols pour lesquels un slot a été demandé selon la procédure d'usage et qui ont été admis lors de la conférence des slots sont admis de nuit.

Dans le cas d'un vol qui a été programmé en dehors du trafic de nuit, mais qui atterrit toutefois pendant la période de nuit, la redevance d'atterrissage sera automatiquement doublée.

## Art. 15

Les atterrissages d'avions relevant des catégories 1 et 2, et de la catégorie 3 à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1998, qui auront lieu malgré l'interdiction en vigueur, seront non seulement comptabilisés dans le total des mouvements de nuit mais donneront lieu à un triplement de la redevance d'atterrissage. Ces avions ne pourront en aucun cas repartir avant 7 heures locales.

## Art. 16

Les vols d'aviation générale et privée sont interdits de nuit.

## Art. 17

Les vols suivants ne sont pas visés par les dispositions de la présente loi :

- vols avec les chefs d'état ou des membres de gouvernement nationaux ou étrangers;
- les vols avec des membres de la Commission Européenne ou les plus hautes autorités de l'OTAN et du SHAPE;
- les atterrissages forcés et les vols sanitaires.

## Art. 18

Les vols déviés suite à des grèves dans des aéroports étrangers ne sont admis la nuit qu'à concurrence du nombre total de mouvements autorisés la nuit.

Art. 19

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

9 november 1995.

Art. 19

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

9 novembre 1995.

J. VANDENHAUTE