

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 1996-1997

---

10 JUNI 1998

---

**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**

---

## AMENDEMENTEN

---

Nr. 1 VAN DE HEER COENE

### Opschrift

**In het opschrift, de woorden «het koninklijk besluit van 22 december 1989» vervangen door de woorden «het koninklijk besluit van 20 januari 1998.»**

Verantwoording

Het koninklijk besluit van 22 december 1989 werd opgeheven door artikel 20 van het koninklijk besluit van 20 januari 1998 dat een nieuw systeem van vergoedingen invoert. Daarom dient de titel aangepast te worden.

*Zie:*

Gedr. St. van de Senaat:

1-104 - 1995:

Nr. 1: Wetsvoorstel van de heer Goovaerts.

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 1996-1997

---

10 JUIN 1998

---

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

---

## AMENDEMENTS

---

N° 1 DE M. COENE

### Intitulé

**Pour l'intitulé, remplacer les mots «l'arrêté royal du 22 décembre 1989» par les mots «l'arrêté royal du 20 janvier 1998».**

Justification

L'arrêté royal du 22 décembre 1989 ayant été abrogé par l'article 20 de l'arrêté royal du 20 janvier 1998, qui instaure un nouveau système de redevances, il convient d'adapter l'intitulé de la proposition de loi.

*Voir:*

Document du Sénat:

1-104 - 1995:

N° 1: Proposition de loi de M. Goovaerts.

## Nr. 2 VAN DE HEER COENE

## Art. 2

**Dit artikel vervangen als volgt:**

«Art. 2. — A. Artikel 2, § 1, vijfde lid, van het koninklijk besluit van 20 januari 1998 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal» wordt vervangen als volgt:

«De Piekcoëfficiënt (P) bedraagt 1, behalve:

Van maandag tot en met vrijdag tussen 8 uur en 11 uur (lokale tijd)	
tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd) . . . . .	2
tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd) . . . . .	2,5»

B. Artikel 2, § 1, achtste lid, van het koninklijk besluit van 20 januari 1998 houdende vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt vervangen als volgt:

«De modulatiecoëfficiënt (K) van de vergoeding wordt bepaald volgens de hieronder weergegeven tabel:

Geluidscategorie	Landing of opstijging uitgevoerd tussen 6 en 23 uur (lokale tijd)	Landing of opstijging uitgevoerd tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd)
1	2	4
2	1,75	3,25
3	1,50	2,75
4	1	2,25
5	0,85	2»

## Verantwoording

Het nieuwe koninklijk besluit voert een onvoldoende spanning in tussen de kost van nacht- en dagvluchten zoals blijkt uit de illustratieve tabel hierna.

Er bestaat derhalve onvoldoende aansporing naar de maatschappijen toe om geluidsarme toestellen te gebruiken, niet alleen overdag maar nog meer 's nachts. Dit mag blijken uit de enorme uitbreiding die nachtvluchten de jongste jaren genomen hebben met als resultaat een enorme verstoring van de nachtrust in de gebieden die overvlogen worden. Er worden in die gebieden geluidsniveaus opgetekend tussen 65 en 88 dB en dit op vrij hoge frequentie tussen 2 uur en 4 uur 's nachts.

## N° 2 DE M. COENE

## Art. 2

**Remplacer cet article par les dispositions suivantes:**

«Art. 2. — A. L'article 2, § 1<sup>er</sup>, alinéa 5, de l'arrêté royal du 20 janvier 1998 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National, est remplacé par le texte suivant:

«Le coefficient de pointe (P) s'élève à 1, excepté:

Du lundi au vendredi inclus entre 8 heures et 11 heures (heure locale)	
entre 17 heures et 20 heures (heure locale) . . . . .	2
entre 23 heures et 6 heures (heure locale) . . . . .	2,5»

B. L'article 2, § 1<sup>er</sup>, alinéa 8, de l'arrêté royal du 20 janvier 1998 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles National, est remplacé par le texte suivant:

«Le coefficient de modulation (K) de la redevance est déterminé selon le tableau ci-dessous:

Catégorie acoustique de l'aéronef	Atterrissage ou décollage effectué entre 6 heures et 23 heures (heure locale)	Atterrissage ou décollage effectué entre 23 heures et 6 heures (heure locale)
1	2	4
2	1,75	3,25
3	1,50	2,75
4	1	2,25
5	0,85	2»

## Justification

Le nouvel arrêté royal introduit une différenciation insuffisante entre le coût des vols nocturnes et celui des vols diurnes, comme l'illustre le tableau ci-joint.

Les compagnies ne sont pas suffisamment incitées à utiliser des appareils moins bruyants, non seulement le jour mais aussi et surtout la nuit. Preuve en est l'extension énorme des vols de nuit au cours des dernières années, ce qui a eu pour conséquence de troubler considérablement la quiétude nocturne des zones survolées. On enregistre dans ces zones des niveaux acoustiques oscillant entre 65 et 88 dB, et ce à une cadence assez élevée entre 2 et 4 heures du matin.

**Berekening landings- en opstijgingsrechten in Zaventem  
volgens het koninklijk besluit van 20 januari 1998**
**Calcul des redevances d'atterrissage et de décollage  
à Zaventem sur la base de l'arrêté royal du 20 janvier 1998**
*Luidste vliegtuig*
*Avion le plus bruyant*

Tijdstip — Moment	Formule							
	T	P	W (max)	K	Totaal BF — Total FB	Verminder. — Réduc.	Netto — Net	Kost BF per kg — Coût FB/kg
Dag-normaal. — <i>Jour-normal</i> .	137	1	175	1,3	31 168	60 %	18 701	0,11
Dag-spitsuur. — <i>Jour-heure de pointe</i> . . . . .	137	1,5	175	1,3	46 751	60 %	28 051	0,16
Nacht 23 u-1 u. — <i>Nuit 23 h-01 h</i>	137	1	175*	2,0	47 950	1	47 950	0,27
Nacht 1 u-5 u. — <i>Nuit 01-05 h</i> .	137	1,5	175*	2,0	71 925	1	71 925	0,41
Nacht 5 u-6 u. — <i>Nuit 05 h-06 h</i>	137	1	175*	2,0	47 950	1	47 950	0,27

\* Geen maximum.

\* Pas de maximum.

*Minst luide vliegtuig*
*Avion le moins bruyant*

Tijdstip — Moment	Formule							
	T	P	W (max)	K	Totaal in BF — Total en FB	Event. Verminder. — Réduc. Event.	Netto — Net	Kost BF per kg — Coût FB/kg
Dag-normaal. — <i>Jour-normal</i> .	137	1	175	0,85	20 379	60 %	12 227	0,07
Dag-spitsuur. — <i>Jour-heure de pointe</i> . . . . .	137	1,5	175	0,85	30 568	60 %	18 341	0,10
Nacht 23 u-1 u. — <i>Nuit 23 h-01 h</i>	137	1	175*	1,0	23 975	1	23 975	0,14
Nacht 1 u-5 u. — <i>Nuit 01-05 h</i> .	137	1,5	175*	1,0	35 963	1	35 963	0,21
Nacht 5 u-6 u. — <i>Nuit 05 h-06 h</i>	137	1	175*	1,0	23 975	1	23 975	0,14

\* Geen maximum.

\* Pas de maximum.

Het is derhalve dringend het nachttransport gevoelig te verminderen en het vooral geluidsarmer te maken. Een gezonde nachtrust voor de burger is een belangrijk maatschappelijk goed dat dient beveiligd te worden. Het wetsvoorstel beoogt een quasi verdubbeling van de rechten voor de nachtvluchten voor de geluidsarme vliegtuigen en een verviervoudiging voor de luidste categorie van vliegtuigen. Ook voor dagvluchten wordt een hogere spanning tussen de rechten voor luide en voor minder luide vliegtuigen ingebouwd. Enkel op die manier zullen nachtvluchten met luide vliegtuigen volkomen onrendabel worden en dus verdwijnen terwijl terzelfdertijd niet echt noodzakelijke nachtvluchten, zelfs met minder luide vliegtuigen, eveneens zullen afgelast worden.

Indien in de praktijk zou blijken dat de geluidsoverlast na deze maatregelen nog te belangrijk zou blijven dan kan een verdere verhoging van de rechten overwogen worden.

Luc COENE.

Il s'impose dès lors de réduire sensiblement le nombre des transports de nuit et surtout les nuisances sonores qu'ils engendrent. Un repos nocturne salubre constitue un bien collectif précieux qu'il convient de préserver. La proposition de loi vise à quasiment doubler les redevances afférentes aux vols de nuit pour les avions les moins bruyants et à quadrupler celles applicables aux avions les plus bruyants. Pour les vols de jour également, cette proposition accentue les différences entre les redevances applicables aux avions bruyants et celles applicables aux avions moins bruyants. C'est la seule manière de rendre financièrement inintéressants, et donc de faire disparaître, les vols nocturnes effectués par des appareils bruyants et de différer les vols nocturnes qui ne sont pas vraiment indispensables, même s'ils sont effectués par des avions moins bruyants.

S'il s'avérait dans la pratique que les nuisances sonores demeurent trop importantes malgré ces mesures, on pourrait envisager une nouvelle majoration des redevances.