

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1998-1999

25 MARS 1999

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA
COMMISSION DES FINANCES ET
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR M. **COENE**

La commission a examiné la proposition de loi au cours de ses réunions des 8 novembre 1995, 20 mai, 2 et 10 juin 1998, 9 juillet 1998, 16 et 25 mars 1999.

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Hatry, président; Bock, Ph. Charlier, Delcroix, D'Hooghe, Goovaerts, Hotyat, Moens, Santkin, Van Wallendael, Weyts, Mme Willame-Boonen et M. Coene, rapporteur.
2. Membres suppléants : Mme Cantillon, M. Happart, Mmes Lizin, Merchiers et M. Poty.
3. Autre sénatrice : Mme Van der Wildt.

Voir:

Documents du Sénat:

1-104 - SE 1995:

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

1-104 - 1997/1998:

N° 2: Amendements.

1-104 - 1998/1999:

N° 3: Amendement.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1998-1999

25 MAART 1999

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN DE ECONOMISCHE
AANGELEGENHEDEN UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **COENE**

De commissie heeft verschillende vergaderingen gewijd aan dit wetsvoorstel, te weten op 8 november 1995, 20 mei, 2 en 10 juni 1998, 9 juli 1998, 16 en 25 maart 1999.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Hatry, voorzitter; Bock, Ph. Charlier, Delcroix, D'Hooghe, Goovaerts, Hotyat, Moens, Santkin, Van Wallendael, Weyts, mevrouw Willame-Boonen en de heer Coene, rapporteur.
2. Plaatsvervangers : mevrouw Cantillon, de heer Happart, de dames Lizin, Merchiers en de heer Poty.
3. Andere senator : mevrouw Van der Wildt.

Zie:

Gedr. St. van de Senaat:

1-104 - BZ 1995:

Nr. 1: Wetsvoorstel van de heer Goovaerts.

1-104 - 1997/1998:

Nr. 2: Amendementen.

1-104 - 1998/1999:

Nr. 3: Amendement.

I. EXPOSÉ DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI

Le but de la proposition de loi est d'inciter les compagnies aériennes à utiliser des avions plus silencieux et à les encourager à remplacer les anciens appareils par de plus récents.

Déjà en 1991, le ministre des Communications avait pris des mesures d'urgence en vue d'obliger les compagnies aériennes à utiliser des appareils moins bruyants. Une de ces mesures à court terme concernait l'augmentation des taxes sur ces vols de nuit ainsi que du tarif de nuit pour les vols ayant lieu entre 23 heures et 6 heures du matin.

En complément des ces dispositions, un arrêté ministériel du 31 juillet 1991 a déterminé la classification des avions en catégories acoustiques et les a répartis dans les cinq catégories acoustiques prévues par l'arrêté royal du 18 juillet 1991. Les plus bruyants se trouvaient en catégorie 1 et les moins bruyants en catégorie 5, mais aucune de ces catégories n'était frappée d'interdiction d'atterrissage ou de décollage nocturnes. En pratique cependant, aucun appareil de la catégorie 1 ne peut circuler entre 22 heures et 5 heures universelles, ce qui signifie que les appareils classés dans les catégories acoustiques 2 à 5 ont continué à causer beaucoup de nuisances sonores. L'auteur renvoie à son exposé des motifs pour l'énumération des types d'avions concernés.

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 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 locales 22 heures — 7 heures.

L'auteur propose que l'aéroport ne puisse être utilisé la nuit par les avions de la catégorie acoustique 1, du lundi au vendredi entre 22 heures et 7 heures, heure locale et les samedis, dimanches et jours fériés, de 0 à 24 heures, heure locale. Pour la catégorie 2, l'interdiction s'appliquerait de 22 heures à 7 heures, heure locale.

Toutefois, depuis le 18 septembre 1995, date du dépôt de la proposition de loi, les choses ont évolué.

Début mai 1998, au Parlement flamand, il y a eu une discussion à propos de la décision selon laquelle, sous peu, l'aéroport tomberait sous l'application de la réglementation du Vlarem. Cela signifie que l'aéroport devra obtenir une série d'autorisations en matière d'environnement, parce qu'il est considéré comme une installation nuisible, ce qui est un fait.

I. TOELICHTING VAN DE INDIENER VAN HET WETSVOORSTEL

Het wetsvoorstel heeft tot doel de luchtvaartmaatschappijen ertoe aan te zetten minder luidruchtige vliegtuigen te gebruiken en ze aan te moedigen de oude toestellen door recentere modellen te vervangen.

In 1991 heeft de minister van Verkeerswezen reeds dringende maatregelen genomen teneinde de luchtvaartmaatschappijen te verplichten minder luidruchtige toestellen te gebruiken. Een van de korte termijnmaatregelen bestond erin het bedrag van de vergoedingen voor de nachtvluchten en het nachttarief voor de vluchten die tussen 23 uur en 6 uur 's ochtends plaatsvinden te verhogen.

Bij die bepalingen kwam nog het ministerieel besluit van 31 juli 1991 dat de opdeling van de vliegtuigen in geluidscategorieën vastlegde en dat de toestellen onderbracht in de vijf categorieën bepaald in het koninklijk besluit van 18 juli 1991. De luidruchtigste vliegtuigen werden in categorie 1 ondergebracht en de minst luidruchtige in categorie 5, maar geen van die categorieën hield een verbod in om 's nachts te landen of op te stijgen. In de praktijk echter mag geen enkel toestel van categorie 1 vliegen tussen 22 en 5 uur wereldtijd, wat betekent dat de vliegtuigen van de andere geluidscategorieën, namelijk 2 tot 5, veel geluidshinder zijn blijven veroorzaken. Voor de opsomming van de bedoelde vliegtuigtypes verwijst de indiener naar zijn toelichting.

Aangezien de genoemde besluiten geen specifiek verbod inhouden op nachtvluchten met toestellen van welke categorie ook, horen er strenge maatregelen te komen om de rust van de Brusselse bevolking te waarborgen.

Volgens Europese resoluties tegen de door vliegtuigen veroorzaakte geluidsoverlast dient men voor alle steden dezelfde nachtelijke regeling toe te passen, namelijk van 22 uur tot 7 uur 's ochtends plaatselijke tijd.

De indiener stelt voor dat de luchthaven niet gebruikt mag worden door vliegtuigen van geluidscategorie 1, van maandag tot vrijdag tussen 22 uur en 7 uur plaatselijke tijd, en op zaterdag, zondag en feestdagen van 0 uur tot 24 uur plaatselijke tijd. Dat verbod zou ook gelden voor toestellen van geluidscategorie 2, van 22 tot 7 uur plaatselijke tijd.

Sedert de indiening van het wetsvoorstel op 18 september 1995 zijn de zaken echter geëvolueerd.

Begin mei 1998 vond in het Vlaamse Parlement een discussie plaats over de beslissing waardoor de luchthaven binnen afzienbare tijd onder de Vlarem-regeling zou vallen. Dat betekent dat de luchthaven, die terecht als een hinderlijke inrichting wordt beschouwd, een aantal milieuvergunningen zal moeten verkrijgen.

Nous nous trouvons devant un dilemme où il y a d'un côté la possibilité de la nécessaire extension de l'aéroport et, de l'autre, des zones d'habitation. Il faut faire un choix pour l'avenir. Si la Flandre impose le respect de la réglementation sur l'environnement — et elle le peut — il y aurait un déplacement des activités vers d'autres aéroports.

Le problème commun est la nuisance sonore qu'on appelle « le syndrome NYMBY ». Ce syndrome, qui unit tous les riverains, pourrait avoir un jour pour conséquence qu'ils décident d'intervenir eux-mêmes. C'est d'ailleurs déjà arrivé à quelques reprises. Le développement économique de l'aéroport serait lui-même compromis si on ne réussissait pas à résoudre le problème des nuisances sonores.

La Flandre a décidé d'appliquer l'accord du Vlarem parce que c'est le seul moyen pour pouvoir entamer une discussion impliquant toutes les parties intéressées. En effet, cette réglementation prévoit la possibilité de demander à chacun son avis, de sorte que tous seront automatiquement impliqués dans une enquête publique.

Une motion adoptée le 10 juillet 1998 par la Région de Bruxelles-Capitale demande qu'on s'adresse aux autorités européennes pour que soit adoptée une réglementation identique pour tous les aéroports.

Bruxelles et la Flandre ont raison d'affirmer que cela ne peut plus durer.

Jusqu'à présent, le ministre fédéral compétent n'a pas fait grand chose pour remédier au problème. Cela va devoir changer très rapidement, car la Région de Bruxelles-Capitale peut décréter une interdiction de vol, avec pour conséquence que la situation ne sera plus gérable en ce sens que le Conseil d'État a déjà rendu un arrêt disant que le gouvernement et chaque région peuvent intervenir, mais il renvoie à un arrêt de la Cour d'arbitrage, qui prévoit que cela ne peut se faire qu'en respectant le principe de la proportionnalité.

Il s'agit donc, une fois de plus, d'une situation à la belge, où chacun pourrait agir mais où personne ne fait rien.

Étant donné ces circonstances, l'auteur dépose sa proposition, dont la portée est d'ailleurs très limitée. Son premier objet est en quelque sorte de délimiter le terrain, afin de ne pas arriver à des situations explosives et ensuite d'inciter le ministre à prendre position sur cette problématique. Car, si des difficultés surviennent dans les prochaines semaines ou dans les prochains mois, le ministre sera responsable d'avoir laissé pourrir la situation.

L'auteur reconnaît que la situation a évolué ces deux ou trois dernières années, mais il est évident

Wij hebben hier te maken met een dilemma: enerzijds de noodzakelijke uitbreiding van de luchthaven en anderzijds het probleem van de omwonenden. Er dient een beslissing te worden genomen met het oog op de toekomst. Indien Vlaanderen eist dat de milieu-reglementering wordt toegepast — en dat is zijn goed recht — moet de activiteit van de luchthaven gedeeltelijk worden afgeleid naar andere luchthavens.

Het algemene probleem is de geluidsoverlast, waarbij men rekening dient te houden met het « NIMBY »-syndroom. Dat syndroom verenigt de omwonenden en zou kunnen betekenen dat zij op een dag de zaak in eigen handen nemen, wat trouwens al een paar keer is gebeurd. Indien men er niet in slaagt het probleem van de geluidsoverlast op te lossen, zou de economische ontwikkeling van de luchthaven in het gedrang kunnen komen.

Vlaanderen heeft besloten het Vlarem-reglement toe te passen omdat het de enige manier is om alle partijen bij de discussie te betrekken. Het reglement bepaalt immers dat men alle betrokkenen om hun mening kan vragen, wat automatisch tot een openbaar onderzoek leidt.

In een op 10 juli 1998 aangenomen motie vraagt het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest dat men zich tot de Europese autoriteiten zou wenden om voor alle luchthavens dezelfde reglementering te vragen.

Brussel en Vlaanderen hebben gelijk te stellen dat de situatie niet kan blijven duren.

Tot nu toe heeft de bevoegde federale minister daar niet veel aan gedaan. Hier dient echter snel verandering in te komen. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest kan immers een vliegverbod afkondigen, wat tot een onhoudbare situatie zou leiden. De Raad van State heeft namelijk reeds een attest gewezen dat de regering en elk gewest het recht toekent om maatregelen te nemen, maar dat tevens verwijst naar het Arbitragehof, dat stelt dat dit enkel kan met inachtneming van het proportionaliteitsbeginsel.

Eens te meer gaat het dus om een typisch Belgische situatie waar iedereen de mogelijkheid heeft in te grijpen maar waar niemand iets doet.

Daarom is dit wetsvoorstel, waarvan de strekking overigens beperkt blijft, ingediend. Het belangrijkste doel is een aantal zaken duidelijk te stellen, zodat het niet tot explosieve situaties zou komen, en vervolgens de minister ertoe aan te zetten zich over deze kwestie uit te spreken. Indien er zich de komende weken of maanden problemen voordoen, zou de minister immers verantwoordelijk zijn voor het laten ontaarden van de situatie.

De indiener geeft toe dat de situatie in de voorbije twee à drie jaar reeds geëvolueerd is, maar benadrukt

qu'il est plus qu'urgent que le gouvernement prenne ses responsabilités.

II. DISCUSSION GÉNÉRALE

Un commissaire est du même avis que l'auteur de la proposition, c'est-à-dire qu'il faut mettre fin à cette situation, y compris dans les autres aéroports.

Un membre voit dans la proposition de loi une dérive de noms de types d'avions. Pourrait-on disposer de renseignements à leur propos? Quelles sont les compagnies qui les utilisent, et où?

Le membre attire l'attention sur le phénomène suivant: lorsqu'un zoning industriel se crée, à l'étranger plus encore qu'en Belgique, au début la zone est réservée à l'industrie, puis, cette industrie engage du personnel. Au bout d'un certain temps, ce personnel cherche à construire ou à acquérir un immeuble, aussi près que possible de son lieu de travail. Ainsi, au départ, on a une industrie, en l'occurrence ici, un aéroport, éloigné des zones habitées, puis un beau matin, on constate que la zone est pleine de logements de gens qui se sont implantés là en connaissance de cause. Plus tard, les enfants de ces gens, pour être tranquilles, veulent qu'on chasse les installations industrielles! Tout n'est pas donc blanc ou tout noir dans cette affaire.

Une membre rappelle qu'elle habite Woluwe-Saint-Pierre, commune très touchée par ces nuisances. Elle se dit très sensibilisée à la réponse que le ministre va donner.

Un autre membre estime que l'auteur a excellemment décrit la problématique de la nuisance sonore de Zaventem — ainsi que celle des problèmes institutionnels, mais que la solution qu'il propose n'est pas adéquate.

La navigation aérienne est une donnée de niveau international, comme il l'a très bien souligné. S'il veut rester dans cette logique, il vaudrait mieux adapter la législation belge en la matière aux directives européennes.

Le membre renvoie à la directive 92/14, concernant les nuisances sonores. Les avions y sont classés non pas en catégories mais en chapitres. Pour les avions repris par le chapitre 1^{er}, les vols de nuit sont interdits; ceux du chapitre 2, âgés de plus de vingt-cinq ans (avec possibilité de dérogation à vingt-huit ans) le seront aussi à partir de 2002.

Il paraît donc logique à l'intervenant de reprendre la réglementation européenne existante et, si on désire aller plus loin, d'adopter celles que l'Europe projette de prendre.

L'auteur de la proposition est d'accord, mais il rappelle qu'il a proposé, pour trouver une solution

dat het hoog tijd wordt dat de regering hier haar verantwoordelijkheid neemt.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een commissielid is net als de indiener van het voorstel van mening dat er een eind moet komen aan die toestand, ook in de andere luchthavens.

Een lid ziet in het wetsvoorstel een aantal namen van soorten vliegtuigen. Zijn er inlichtingen over die vliegtuigen beschikbaar? Welke maatschappijen gebruiken ze en waar?

Het lid vestigt de aandacht op het volgende fenomeen: wanneer er een industriezone wordt aangelegd is die zone in het begin gereserveerd voor bedrijven. In het buitenland is dat nog meer zo dan in België. In een tweede fase beginnen die bedrijven personeel aan te werven. Na enige tijd wil dat personeel zo dicht mogelijk bij de werkplaats een woning verwerven of bouwen. Zo heeft men in het begin een bedrijf, in dit geval een luchthaven, dat ver verwijderd ligt van de woonzones maar op een mooie dag stelt men vast dat de industriezone vol woningen staat van mensen die zich daar, met kennis van zaken, gevestigd hebben. Later willen de kinderen van die mensen dat men de bedrijven uit hun buurt verjaagt. Dit is dus geen wit-zwartsituatie.

Een lid herinnert eraan dat zij in Sint-Pieters-Woluwe woont, een gemeente die erg getroffen wordt door geluidsoverlast. Zij verklaart dat zij met aandacht zal luisteren naar het antwoord dat de minister zal geven.

Een ander lid is van mening dat de indiener de problematiek van de geluidshinder die door de luchthaven van Zaventem veroorzaakt wordt, alsook de institutionele problemen, uitstekend heeft beschreven maar de oplossing die hij voorstelt is niet de goede.

Het luchtverkeer is een internationaal gegeven zoals hij zeer terecht heeft opgemerkt. In die logica zou het beter zijn de Belgische wetgeving aan te passen aan de Europese richtlijnen.

Het lid verwijst naar richtlijn 92/14 betreffende de geluidshinder. De vliegtuigen worden in die richtlijn niet ondergebracht in categorieën maar in hoofdstukken. Voor de vliegtuigen die opgenomen zijn in hoofdstuk I, zijn nachtvluchten verboden; voor de vliegtuigen die ouder zijn dan 25 jaar (met mogelijkheid tot afwijking tot 28 jaar) zullen nachtvluchten verboden zijn vanaf 2002.

Voor spreker lijkt het dus logisch de Europese regelgeving terzake over te nemen en indien men nog verder wenst te gaan, de normen goed te keuren die Europa voornemens is aan te nemen.

De indiener van het voorstel is het hiermee eens maar herinnert eraan dat hij voor een totaaloplossing

globale à ce problème, de le faire au niveau européen, parce que si tous les aéroports sont mis sur le même pied, on supprime l'élément de concurrence. C'est en fait, la seule solution. La manière d'y arriver importe peu. Si une autre mesure permet d'atteindre ce but, il s'y ralliera.

À propos des habitants qui sont venus s'installer aux abords des aéroports, l'intervenant reconnaît que c'est exact. Mais la question est de savoir s'ils doivent supporter les nuisances de cette exploitation. Lorsqu'on achète un bien immobilier dans un tel environnement, on doit à tout le moins pouvoir en jouir dans des conditions normales. Il faut chercher des solutions.

L'intervenant signale qu'il n'est pas compétent pour donner des renseignements concernant les différents types d'avions.

Un membre répète que depuis le dépôt de la proposition, certaines choses ont évolué sur le terrain. Un arrêté royal a été pris le 20 janvier 1998, qui tente de régler une série de problèmes en ce qui concerne les nuisances sonores nocturnes de l'aéroport, mais l'intervenant souligne qu'il est fort déçu par les mesures qu'il contient.

Il a fait le compte de la différence de prix pour le transport de marchandises selon qu'il s'agisse de vols de jour, de nuit et aux heures de pointe. Cette différence par kg de fret, suivant qu'il s'agisse d'un vol de jour ou de nuit, est de dix centimes, ce qui est absolument risible. Il n'est donc pas étonnant qu'il y ait un aussi grand nombre de vols de nuit, puisqu'il n'y a pratiquement rien de changé à cette réglementation.

Deuxièmement, dans l'arrêté, le calcul se fait sur la base du poids total maximum au décollage. La conséquence, d'ailleurs très préjudiciable, est que les avions se chargent le plus possible, car plus ils sont chargés, moins le vol leur coûte cher, de jour comme de nuit. Cette mesure renforce donc encore le côté négatif de ce problème, puisque plus un avion est chargé, plus il fait de bruit en décollant.

Bref, l'arrêté royal du 20 janvier 1998 ne résoud rien.

L'intervenant déposera un amendement en vue d'adapter les différents paramètres, de sorte que la différence de prix par kg pour un vol de nuit ne sera plus de dix centimes, mais de plusieurs francs. Cet amendement apportera une solution en augmentant de manière substantielle le coût des vols de nuit.

Il ne veut pas en arriver à une suppression totale de ces vols, mais il faut qu'il y ait une différenciation suffisante entre les catégories d'avions silencieux et

pour dit probleem heeft voorgesteld de zaak aan te pakken op Europees niveau: indien alle luchthavens op dezelfde manier behandeld worden, wordt de concurrentie uitgeschakeld. Dat is eigenlijk de enige oplossing. De manier waarop men het resultaat bereikt is van weinig belang. Indien door een andere maatregel het doel bereikt kan worden, zal hij zich daarbij aansluiten.

Spreker erkent dat het juist is dat mensen zich zijn komen vestigen in de buurt van de luchthavens. De vraag is of zij de hinder die aan een luchthaven verbonden is, erbij moeten nemen. Wanneer men in een dergelijke omgeving een onroerend goed koopt, moet men op zijn minst normaal gebruik kunnen maken van dat goed. Er moet naar oplossingen worden gezocht.

Spreker merkt op dat hij niet bevoegd is om inlichtingen te geven over de verschillende soorten vliegtuigen.

Een lid herhaalt dat een en ander is veranderd sinds het voorstel is ingediend. Er is een koninklijk besluit van 20 januari 1998 dat een aantal problemen in verband met de nachtelijke geluidshinder die door de luchthaven veroorzaakt wordt, poogt te regelen. Spreker wijst er evenwel op dat hij zwaar ontgoocheld is door de maatregelen die in dat koninklijk besluit zijn opgenomen.

Hij heeft het prijsverschil berekend voor het vervoer van goederen per dagvlucht, per nachtvlucht of in de piekuren. Naargelang het om een dagvlucht of een nachtvlucht gaat, bedraagt het prijsverschil per vrachtkilo 10 centiemen, wat absoluut lachwekkend is. Het kan dus geen verbazing wekken dat er zoveel nachtvluchten zijn aangezien er bijna niets is gewijzigd in de regelgeving.

In tweede instantie geschiedt de berekening in het besluit op basis van het hoogst toegelaten startgewicht. Het trouwens zeer nadelige gevolg daarvan is dat vliegtuigen zoveel mogelijk vracht meenemen, want hoe zwaarder zij geladen zijn, hoe goedkoper de vlucht zowel 's nachts als overdag. Die maatregel versterkt nog de negatieve aspecten van dit probleem. Hoe zwaarder een vliegtuig geladen is, hoe meer lawaai het maakt bij het opstijgen.

Kortom, het koninklijk besluit van 20 januari 1998 lost niets op.

Spreker zal een amendement indienen dat ertoe strekt de verschillende parameters aan te passen. Op die manier zal het prijsverschil per kilo voor een nachtvlucht niet langer 10 centiemen bedragen maar verschillende franken. Dit amendement reikt een oplossing aan door nachtvluchten op substantiële wijze duurder te maken.

Hij wil niet dat die vluchten volledig worden afgeschaft maar er moet een groter verschil zijn tussen geluidsarme en al te luidruchtige vliegtuigen en tussen

bruyants et entre les vols de jour et de nuit, ce qui n'est pas fait dans l'arrêté royal du 20 janvier 1998.

Selon les statistiques réalisées par la RVA, la nuit aux heures de pointe, c'est à dire entre deux et quatre heures du matin, le bruit atteint 85 à 90 décibels, ce qui ne peut être considéré comme normal et ne permet pas aux habitants des régions survolées de passer une nuit tranquille.

Bref, le ministre a voulu donner l'impression de chercher une solution, mais en fait, il n'en est rien.

III. DISCUSSION DES ARTICLES

Intitulé

M. Coene dépose l'amendement n° 1 :

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.

Un commissaire peut souscrire à cet amendement. Il faut donner un autre titre à la proposition, puisqu'elle a été déposée il y a un certain temps déjà et qu'entre-temps, l'arrêté royal dont il est question dans l'intitulé a été remplacé par l'arrêté royal du 20 janvier 1998.

L'amendement est adopté à l'unanimité des 8 membres présents.

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité des 8 membres présents.

de dag- en de nachtvluchten. Dat onderscheid wordt niet gemaakt in het koninklijk besluit van 20 januari 1998.

Volgens de statistieken van de Regie der Luchtwegen worden 's nachts tijdens de piekuren, dit wil zeggen tussen 2 en 4 uur 's ochtends, geluidsniveaus van 85 tot 90 decibel gemeten, wat niet langer als normaal kan worden beschouwd en de inwoners van de overvlogen gebieden een rustige nacht ontzegt.

De minister heeft de indruk gegeven dat hij naar een oplossing heeft gezocht maar eigenlijk is daar niets van terechtgekomen.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Opschrift

De heer Coene dient amendement nr. 1 in :

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.

Een lid kan akkoord gaan met dit amendement. Het voorstel moet een andere titel krijgen, vermits het reeds een tijd geleden werd ingediend en ondertussen het koninklijk besluit, waarvan sprake in de titel, werd vervangen door het koninklijk besluit van 20 januari 1998.

Het amendement wordt eenparig goedgekeurd door de 8 aanwezige leden.

Artikel 1

Dit artikel geeft geen aanleiding tot opmerkingen en wordt eenparig goedgekeurd door de 8 aanwezige leden.

Article 2

M. Coene dépose l'amendement n° 2.

Remplacer cet article par les dispositions suivantes :

« Art. 2. — A. L'article 2, § 1^{er}, 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^{er}, 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.

Artikel 2

De heer Coene dient het amendement nr. 2 in :

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.

Calcul des redevances d'atterrissage et de décollage à Zaventem sur la base de l'arrêté royal du 20 janvier 1998

Berekening landings- en opstijgingsrechten in Zaventem volgens het koninklijk besluit van 20 januari 1998

Avion le plus bruyant

Luidste vliegtuig

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

* Pas de maximum.

* Geen maximum.

Avion le moins bruyant

Minst luide vliegtuig

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

* Pas de maximum.

* Geen maximum.

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 mesu-

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 geluids-overlast na deze maatregelen nog te belangrijk zou

res, on pourrait envisager une nouvelle majoration des redevances.

L'auteur de l'amendement communique le tableau suivant, qui explicite les chiffres de l'amendement.

Calcul des redevances d'atterrissage et de décollage à Zaventem sur la base de l'arrêté royal du 20 janvier 1998

Avion le plus bruyant

Moment — Tijdstip	Formule T — Formule T	P	Poids W (max)	K	Total (en BEF) — Totaal (in BEF)	Réduc. évent. — Event. vermind.	Net (en BEF) — Netto (in BEF)	Coût BEF/kg — Kost BEF per kg
Jour-normal. — Dag-normaal .	137	1	175	1,3	31 168	60 %	18 701	0,11
Jour-heure de pointe. — Dag-spitsuur	137	1,5	175	1,3	46 751	60 %	28 051	0,16
Nuit 23 h-1 h. — Nacht 23 u-1 u	137	1	175	2,0	47 950	1	47 950	0,27
Nuit 1 h-5 h. — Nacht 1 u-5 u .	137	1,5	175	2,0	71 925	1	71 925	0,41
Nuit 5 h-6 h. — Nacht 5 u-6 u .	137	1	175	2,0	47 950	1	47 950	0,27
pas de max. geen max.								

Avion le moins bruyant

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

Variante

Avion le plus bruyant

Moment — Tijdstip	Formule T — Formule T	P	Poids W (max)	K	Total (en BEF) — Totaal (in BEF)	Réduc. évent. — Event. vermind.	Net (en BEF) — Netto (in BEF)	Coût BEF/kg — Kost BEF per kg
Jour-normal. — Dag-normaal .	137	1	175	2,0	47 950	60 %	28 770	0,16
Jour-heure de pointe. — dag-spitsuur	137	2	175	2,0	95 900	60 %	57 540	0,33
Nuit 23 h-1 h. — Nacht 23 u-1 u	137	2,5	175	4,0	239 750	1	239 750	1,37
Nuit 1 h-5 h. — Nacht 1 u-5 u .	137	2,5	175	4,0	239 750	1	239 750	1,37
Nuit 5 h-6 h. — Nacht 5 u-6 u .	137	2,5	175	4,0	239 750	1	239 750	1,37
pas de max. geen max.								

blijven dan kan een verdere verhoging van de rechten overwogen worden.

De auteur van het amendement deelt de volgende tabel die de cijfers van het amendement verduidelijken, mee.

Berekening landings- en opstijgingsrechten in Zaventem volgens koninklijk besluit van 20 januari 1998

Luidste vliegtuig

Minst luide vliegtuig

Alternatief

Luidste vliegtuig

Avion le moins bruyant

Minst luide vliegtuig

Moment Tijdstip	Formule T Formule T	P	Poids W (max)	K	Total (en BEF) Totaal (in BEF)	Réduc. évent. Event. vermind.	Net (en BEF) Netto (in BEF)	Coût BEF/kg Kost BEF per kg
Jour-normal. — Dag-normaal .	137	1	175	0,85	20 379	60 %	12 227	0,07
Jour-heure de pointe. — Dag-spitsuur	137	1,5	175	0,85	30 568	60 %	18 341	0,10
Nuit 23 h-1 h. — Nacht 23 u-1 u	137	2	175	2,0	95 900	1	95 900	0,55
Nuit 1 h-5 h. — Nacht 1 u-5 u .	137	2	175	2,0	95 900	1	95 900	0,55
Nuit 5 h-6 h. — Nacht 5u-6u .	137	2	175	2,0	95 900	1	95 900	0,55

*pas de max.
geen max.*

Le ministre déclare que lorsque les redevances ont été modifiées, il avait essayé de les moduler en vue d'avoir un effet dissuasif sur les compagnies aériennes. De nombreuses simulations ont été réalisées et des contacts ont été pris avec toutes les parties intéressées. On en a déduit les nouveaux chiffres permettant d'atteindre l'objectif recherché.

Lorsqu'on parle de quelques centimes, il veut bien connaître qu'un petit avion avec une petite charge de 10 tonnes paye 10 francs le kilo. Mais pourquoi prendre cet exemple comme base de raisonnement et ne pas citer les 350 tonnes qui sont plus représentatifs. Les plus bruyants, en catégorie I, payent 11,27 francs le kg, ce qui est fort différent. Toujours avec 350 tonnes. Si on prend les avions de la catégorie V, c'est-à-dire les moins bruyants, nous sommes toujours à 5,15 francs le kg. Il y a une logique à tout cela. Un gros porteur, même le mieux placé sur le plan acoustique, fait quand même du bruit. C'est pour cela que l'augmentation est quand même assez élevée.

Le but est de trouver un compromis entre le maintien de l'activité et la lutte contre le bruit. Malgré cela, le ministre ne dit pas qu'il détient la vérité. Il a fait un choix.

Intellectuellement, le ministre comprend qu'on puisse faire d'autres propositions.

Un membre comprend la position du ministre, mais si on veut examiner la différence entre les tarifs de jour et de nuit, il faut le faire sur des bases comparables. Pour les vols de jour, on se base sur un chargement de 175 tonnes. Pour comparer avec le tarif de nuit, il faut prendre le même poids de chargement. Mais il est bien indiqué dans le tableau qu'il n'y a pas de fret maximum prévu la nuit. Le chargement peut donc être supérieur, en fonction du poids effectif de l'avion.

L'intervenant est donc bien conscient du fait qu'il existe des tarifs de nuit plus élevés en fonction du poids de l'avion. Mais puisqu'on prend 175 tonnes comme référence maximale de calcul pour le tarif de

De minister verklaart dat zijn poging om de vergoedingen aan te passen een ontradend effect moet hebben voor de luchtvaartmaatschappijen. Talrijke simulaties werden tot stand gebracht en er werden contacten gelegd met alle betrokken partijen. Hieruit werden de nieuwe cijfers afgeleid die het mogelijk maken het beoogde doel te bereiken.

Wanneer men het heeft over enkele centiemen, moet hij wel erkennen dat een klein vliegtuig met een kleine lading van 10 ton 10 frank per kilo betaalt. Maar waarom neemt men dit voorbeeld als uitgangspunt voor de redenering en gewaagt men niet van de ladingen van 350 ton die veel representatiever zijn? De luidruchtigste vliegtuigen in categorie I betalen 11,27 frank per kilo, wat al iets helemaal anders is. Nog steeds met 350 ton. Neemt men de vliegtuigen uit categorie V, dit wil zeggen de geluidarmste, dan geldt er nog steeds een bedrag van 5,15 frank per kilo. Hierachter schuilt een logica. Een groot vliegtuig dat niet veel geluidsoverlast veroorzaakt, maakt toch nog lawaai. Daarom is de stijging toch nog vrij hoog.

Het is de bedoeling een compromis te vinden tussen de instandhouding van de activiteit en de strijd tegen geluidsoverlast. De minister beweert niet dat hij de wijsheid in pacht heeft. Hij heeft een keuze gemaakt.

De minister begrijpt echter dat er andere voorstellen mogelijk zijn.

Een lid begrijpt het standpunt van de minister maar indien men het verschil tussen de dag- en nachttarieven wil onderzoeken, moet men dat doen op een vergelijkbare basis. Voor de dagvluchten gaat men uit van een lading van 175 ton. Om de vergelijking te maken met het nachttarief moet men van hetzelfde laadvermogen uitgaan. Uit de tabel blijkt evenwel duidelijk dat er geen maximumvracht is voor de nachtvluchten. Het laadvermogen kan dus hoger liggen, afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig.

Spreker is zich wel degelijk bewust van het feit dat er hogere nachttarieven zijn afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig. Aangezien men 175 ton als maximumgewicht neemt voor de berekening van het

jour, il reprend le même chiffre comme référence pour le tarif de nuit.

Selon un commissaire, différentes options sont possibles. On peut prendre une mesure, mais lorsqu'elle n'est assortie d'aucune sanction, elle reste généralement lettre morte. Une autre possibilité, plus efficace, consiste à décréter une interdiction et à prévoir parallèlement des sanctions. Mais lorsqu'il y a un accord — tacite ou non — pour l'appliquer avec souplesse, ces interdictions sont, elles aussi, tournées. Une troisième possibilité consiste à fixer des critères objectifs par type d'avion et à y associer certaines taxes lorsqu'il s'avère qu'il y a une nuisance. Il faut ici tenir compte d'éléments économiques, mais ceux-ci ne peuvent pas primer d'autres éléments notamment sociaux. Il convient de régulariser la situation actuelle, non au détriment des victimes — les riverains — mais à l'égard de ceux qui en retirent un avantage économique. Si l'on ne prend aucune mesure, ceux qui retirent actuellement un avantage économique de la situation auront tendance à préserver cet avantage. En effet, il s'avère que ce sont surtout les avions plus anciens qui entraînent une nuisance acoustique. Si on les soumet à une taxe, les compagnies seront plus rapidement enclines à investir dans des avions plus modernes, si bien que le coût ne sera plus répercuté sur les pouvoirs publics, mais sera supporté par ces compagnies. L'adoption de l'amendement entraînerait à court terme des frictions, mais à plus longue échéance, les aéroports bénéficieraient d'un meilleur environnement économique et social et d'un meilleur «standing», car nos aéroports pourraient tirer profit d'une meilleure réputation internationale.

Un membre remarque que la proposition de loi a pour objet de modifier un arrêté royal. Cette technique est souvent utilisée au Parlement, parce qu'elle exprime une volonté politique de changer la situation actuelle. Cependant, une telle proposition est souvent retirée lorsque le gouvernement est d'accord pour incorporer des points de la proposition dans l'arrêté royal concerné. L'auteur de la proposition est-il prêt à abandonner la procédure législative, si le ministre donne une réponse satisfaisante? La technique législative est un processus rigide, dans une matière qui est très évolutive. Il est par exemple impossible de prévoir dans un texte législatif l'évolution technique future des avions.

L'auteur de l'amendement marque son accord.

L'intervenant suivant fait observer que la proposition en discussion peut s'appliquer quelle que soit la catégorie d'avions, puisque ces catégories ont été arrêtées par des règles internationales. Au vu de la situation de Bruxelles, on constate qu'il n'y a pas une diffé-

dagtarief, neemt hij datzelfde cijfer over als berekeningsbasis voor het nachttarief.

Volgens een commissielid zijn verschillende opties mogelijk. Men kan een maatregel nemen, maar wanneer daar geen sanctie aan wordt verbonden, blijft een dergelijke maatregel meestal dode letter. Een andere, meer efficiënte mogelijkheid bestaat erin, een verbod uit te vaardigen en hieraan straffen te verbieden. Wanneer er echter een — al dan niet stilzwijgend — akkoord is om dit soepel toe te passen, worden ook deze verbodsbepalingen omzeild. Een derde mogelijkheid is om objectieve criteria vast te stellen per type vliegtuig en er bepaalde taksen aan te verbinden wanneer blijkt dat ze storend zijn. Daarbij moet men rekening houden met economische gegevens, maar deze mogen andere, sociale gegevens niet opzij duwen. De huidige situatie moet geregulariseerd worden, niet in hoofde van de slachtoffers ervan — de omwonenden —, maar wel in hoofde van diegenen die er economisch voordeel bij hebben. Wanneer geen maatregelen worden genomen, zullen diegenen die thans economisch voordeel hebben bij de situatie, geneigd zijn om dit voordeel veilig te stellen. Het blijkt immers dat het vooral de oudere vliegtuigen zijn die geluidsoverlast met zich meebrengen. Wanneer hierop taksen worden geheven, zullen de maatschappijen sneller bereid zijn te investeren in modernere vliegtuigen, zodat de kost niet langer wordt afgewenteld op de overheid, maar deze door henzelf zal worden gedragen. Wanneer het amendement zou worden aangenomen, zou dit op korte termijn een frictie met zich meebrengen, maar zouden de luchthavens op lange termijn kunnen genieten van een betere economische en sociale omgeving en van een betere «standing». Onze luchthavens zouden een betere internationale reputatie immers kunnen gebruiken.

Een lid merkt op dat het wetsvoorstel tot doel heeft een koninklijk besluit te wijzigen. Die methode wordt in het Parlement vaak gebruikt omdat ze een politieke wil vertolkt om de bestaande situatie te wijzigen. Een dergelijk voorstel wordt evenwel vaak ingetrokken wanneer de regering het ermee eens is om de punten van het voorstel op te nemen in het betrokken koninklijk besluit. Is de indiener van het voorstel bereid om af te zien van de wetgevingsprocedure indien de minister een bevredigend antwoord geeft? Wetgeving is een star proces en eigenlijk niet zo geschikt voor een materie die onderhevig is aan snelle veranderingen. Het is bijvoorbeeld onmogelijk om in een wettekst rekening te houden met de toekomstige technische ontwikkelingen in de luchtvaartsector.

De auteur van het amendement gaat hiermee akkoord.

Een volgende spreker merkt op dat het voorliggende voorstel kan gelden ongeacht de categorie van vliegtuigen, vermits deze categorieën werden vastgelegd in internationale regels. Wanneer men de situatie in Brussel bekijkt, stelt men vast dat er een onvol-

renciation suffisante entre les avions qui provoquent une faible nuisance acoustique et les avions plus anciens, qui font énormément de bruit. La proposition n'entraînera pas de charges supplémentaires pour les compagnies si celles-ci adaptent l'organisation de leurs activités, par exemple en volant de jour, et non plus de nuit. Pour permettre de procéder à ces adaptations, on a maintenu une différence de tarifs suffisante. Et au cas où l'on invoquerait malgré tout des arguments qui mèneraient à l'impossibilité d'adopter la proposition, l'intervenant estime qu'il faudrait tout bonnement interdire les vols de nuit, comme c'est le cas par exemple à Schiphol. Il faut remarquer ici qu'une interdiction pure et simple suppose également des sanctions. L'avantage de la proposition en discussion est que l'interdiction est assortie de sanctions automatiques.

Le ministre estime que l'arrêté royal du 20 janvier 1998 s'inscrit dans la logique développée par les auteurs de la proposition et des amendements: le pollueur doit être le payeur. En augmentant de manière substantielle les redevances pour les avions volant pendant la nuit et faisant beaucoup de bruit, le gouvernement a fait un paquet global. Selon la formule ancienne, les redevances pour la Régie des Voies aériennes pendant le mois de mai 1998 étaient de 243 400 000 francs, pour tous les vols et pour l'ensemble des compagnies. En appliquant le système de l'arrêté royal du 20 janvier 1998, la Régie recevait 245 400 000 francs. Le gouvernement a fait aussi une simulation des redevances selon la méthode de la proposition de loi, ayant comme résultat 373 900 000 francs. Il s'agit donc clairement d'une différence considérable: les recettes de la Régie des Voies aériennes augmenteraient d'environ 50%.

Un membre tire la conclusion suivante: si l'objectif du gouvernement est de maintenir les recettes de la Régie, on pourrait réduire d'une manière significative la perception sur les vols de jour. De cette manière, l'aéroport de Zaventem deviendrait plus attrayant pour les compagnies ordinaires qui organisent des vols pendant la journée. Si on appliquait le système proposé par l'amendement, en augmentant les taux pour les vols de nuit, on peut se demander si des compagnies organisant ces vols seraient encore intéressées par Zaventem. L'intervenant voit trois solutions pour une telle compagnie: soit l'on organise ces vols pendant la journée, soit l'on change de type d'avion, soit l'on n'organise plus de vols sur Zaventem.

Le ministre est d'accord avec l'analyse faite par l'orateur précédent, et y ajoute un autre élément qui a influencé le gouvernement. Dans ses négociations avec les entreprises, le gouvernement n'est pas parti de rien. En effet, il y avait déjà des entreprises qui s'étaient installées et, avec cette donne de départ, le

doende differentiëring is tussen vliegtuigen met een lage geluidshinder en oudere vliegtuigen met een grote overlast. Het voorstel brengt geen extra lasten mee voor de maatschappijen, wanneer die de organisatie van haar activiteiten zou aanpassen, bijvoorbeeld door niet meer 's nachts maar overdag te vliegen. Om deze aanpassingen te bewerkstelligen, werd het verschil in tarieven voldoende groot gehouden. Wanneer toch bepaalde argumenten zouden worden aangebracht die ertoe leiden dat het voorstel niet kan worden aangenomen, is spreker van oordeel dat nachtvluchten gewoonweg zouden moeten verboden worden, zoals dit bijvoorbeeld in Schiphol het geval is. Daarbij moet wel worden opgemerkt, dat een louter verbod ook sancties veronderstelt. Het voordeel van voorliggend wetsvoorstel is dat er automatische sancties aan verbonden zijn.

De minister is de mening toegedaan dat het koninklijk besluit van 20 januari 1998 past in de logica die door de indieners van het voorstel en van de amendementen is ontwikkeld: de vervuiler betaalt. Door de vergoedingen voor de vliegtuigen die 's nachts vliegen en veel geluidshinder veroorzaken op substantiële wijze te verhogen, heeft de regering voorzien in een totaalpakket van maatregelen. Volgens de oude formule bedroegen de vergoedingen tijdens de maand mei 1998 voor de Regie der Luchtwegen 243 400 000 frank voor alle vluchten en voor alle maatschappijen samen. Wanneer de regeling van het koninklijk besluit van 20 januari 1998 wordt toegepast, ontvangt de Regie 245 400 000 frank. De regering heeft ook simulatie gemaakt van de vergoedingen die zouden worden geïnd wanneer de methode van het wetsvoorstel wordt toegepast. Het resultaat daarvan is 373 900 000 frank. Er is dus een aanzienlijk verschil: de ontvangsten van de Regie der Luchtwegen zouden met ongeveer 50% stijgen.

Een lid komt tot het volgende besluit: indien het de bedoeling van de regering is de ontvangsten van de Regie op peil te houden, zou men de rechten op dagvluchten drastisch kunnen verlagen. Op die wijze zou de luchthaven van Zaventem aantrekkelijker worden voor de gewone maatschappijen die dagvluchten organiseren. Past men het bij amendement voorgestelde systeem toe en verhoogt men de rechten voor de nachtvluchten, dan kan men zich afvragen of maatschappijen die die vluchten organiseren, nog belangstelling zullen hebben voor Zaventem. Spreker ziet drie oplossingen voor die maatschappijen: ofwel organiseert men die vluchten overdag, ofwel gebruikt men een ander soort vliegtuig, ofwel vliegt men niet meer op Zaventem.

De minister is het eens met de analyse van de vorige spreker en voegt er een ander gegeven aan toe dat de regering heeft beïnvloed. In haar onderhandelingen met de maatschappijen is de regering niet van nul begonnen. Er waren immers al maatschappijen die zich geïnstalleerd hadden en met dit gegeven als uit-

gouvernement a essayé de créer une tension maximale pour introduire les principes avec lesquels tout le monde serait d'accord. Un recours en annulation de l'arrêté royal du 20 janvier 1998 a été introduit devant le Conseil d'État, sur la base du non-respect du principe de non-discrimination.

Un commissaire estime logique que quelques entreprises soient victimes du système développé dans la proposition de loi à l'examen. En effet, ce sont ces quelques entreprises qui sont responsables des nuisances sonores. Il ne serait pas équitable de faire payer d'autres entreprises qui n'en sont pas responsables. Qui plus est, l'aéroport de Zaventem n'a pas intérêt à garder de telles compagnies qui utilisent de très vieux appareils. L'intervenant concède que le gouvernement a dû se baser sur une certaine situation, mais celle-ci a tellement évolué qu'elle n'est plus comparable à celle d'il y a quelques années. Si certaines sociétés ne veulent pas être raisonnables ni accepter la proposition à l'examen, elles seront obligées d'accepter une interdiction totale des vols de nuit, comme c'est le cas à Schiphol ou à Cologne.

Un membre fait remarquer que la simulation, réalisée par le ministre, est une simulation sur la base de toutes choses étant égales. Cependant, cette simulation n'est pas exacte parce que l'observateur suscite une réaction de l'observé. Le ministre a-t-il des données pour dire que, suite à l'arrêté royal du 20 janvier 1998, le comportement des compagnies aériennes s'est modifié ?

Le ministre répond par la négative. L'application de ces mesures est trop récente.

Un commissaire estime que c'est normal, puisque la différence de tarif est tellement faible qu'il n'est pas nécessaire, pour les compagnies aériennes, de s'adapter. Grâce à la proposition de loi à l'examen, l'on verra bel et bien la différence en quelques mois.

Un autre membre rappelle que la proposition originale, non amendée, visait non seulement à limiter les vols de nuits, mais également à les supprimer. Les amendements ont quelque peu affaibli cette proposition, mais s'il ne devait pas y avoir de compromis à leur propos, la proposition de loi initiale pourrait être adoptée.

Un autre intervenant fait référence à une étude de l'ASBL «Havibru», qui se fonde sur des principes écologiques et sociaux. Cette étude montre que les nuisances sonores ont diminué de 5% ces cinq dernières années. En outre, cette ASBL prévoit que le problème se fera moins sentir à l'avenir grâce à l'augmentation du nombre d'avions silencieux et aux directives européennes, qui sont strictes. L'organisation suggère que l'on ait recours aux possibilités existantes, comme le «Fonds des amendes», qu'il faut

gangspunt heeft de regering gepoogd een maximale spanning te creëren zodat beginselen konden worden ingevoerd waarmee iedereen het eens is. Bij de Raad van State is een beroep tot vernietiging van het koninklijk besluit van 20 januari 1998 ingesteld op grond van niet-naleving van het non-discriminatiebeginsel.

Een commissielid vindt het logisch dat enkele bedrijven het slachtoffer zouden worden van het systeem, zoals in voorliggend wetsvoorstel werd ontwikkeld. Het zijn immers die enkele bedrijven die verantwoordelijk zijn voor de geluidsoverlast. Het zou niet billijk zijn de kost ervan te spreiden over de andere bedrijven die hiervoor niet verantwoordelijk zijn. Bovendien heeft de luchthaven van Zaventem er geen belang bij dergelijke bedrijven, die vliegen met zeer oude toestellen, te behouden. Spreker erkent dat de regering diende te vertrekken van een bepaalde situatie, maar thans is deze dermate geëvolueerd dat ze niet meer te vergelijken is met de gegevens inzake geluidsoverlast van enkele jaren geleden. Wanneer bepaalde maatschappijen niet redelijk kunnen zijn en dit voorstel niet wensen te accepteren, zullen ze verplicht worden een totaalverbod op nachtvluchten te aanvaarden, zoals dit het geval is in Schiphol of in Keulen.

Een lid merkt op dat de door de minister gemaakte simulatie steunt op gelijkblijvende uitgangspunten. Die simulatie is evenwel niet juist omdat de waarnemer een reactie ontlokt aan degene die bestudeerd wordt. Beschikt de minister over gegevens om te verklaren dat ten gevolge van het koninklijk besluit van 20 januari 1998 het gedrag van de luchtvaartmaatschappijen gewijzigd is ?

De minister antwoordt ontkennend. De toepassing van die maatregelen is van te recente datum.

Een commissielid vindt dit normaal, vermits het verschil in tarieven zodanig klein is dat het voor de luchtvaartmaatschappijen ook niet nodig is zich aan te passen. Met het voorliggend voorstel zal men wel degelijk het verschil zien in enkele maanden tijd.

Een ander lid herinnert aan het oorspronkelijke, niet-geamendeerde voorstel, dat erin bestond nachtvluchten niet enkel te beperken maar zelfs af te schaffen. Door de amendementen werd dit voorstel enigszins afgezwakt, maar mocht hierover geen vergelijk mogelijk zijn, kan dit oorspronkelijke voorstel goedgekeurd worden.

Een volgende spreker verwijst naar een studie van de VZW «Havibru», die werkt vanuit ecologische en sociale uitgangspunten. Uit die studie blijkt dat de geluidsoverlast gedurende de laatste 5 jaar is gedaald met 5%. Bovendien voorspelt deze VZW dat het probleem ook in de toekomst zal afnemen omwille van de toename van geluidsarme vliegtuigen en omwille van de strenge Europese richtlijnen. De organisatie suggereert gebruik te maken van de bestaande mogelijkheden, zoals bijvoorbeeld het bestaande

activer, l'interdiction d'utiliser l'inversion de poussée des moteurs des avions ou les mesures en matière de nuisances sonores au sol.

Un membre remarque que la proposition de loi a pour objet des redevances. La suggestion de l'intervenant précédent parle d'amendes, qui ont une connotation juridique différente et n'ont rien à voir avec les recettes de la Régie des Voies aériennes.

Un autre membre précise que l'ASBL citée par un intervenant précédent est une intercommunale censée favoriser le développement économique de Halle, Vilvorde et Bruxelles. Il va sans dire qu'elle envisage le problème dans une perspective différente de celle des riverains. En outre, l'intervenant estime que le système d'amendes ne fonctionne pas parce qu'il est extrêmement difficile de contrôler le respect des dispositions. Le système des tarifs automatiquement définis, tel que le prévoit la proposition de loi à l'examen, est dès lors beaucoup plus simple. Qui plus est, il présente l'avantage de ne pas être uniquement répressif, mais d'être aussi centré sur l'adaptation du comportement des sociétés en question. Le surcoût que ce système entraînerait pour ces entreprises, c'est-à-dire, 140 millions, est faible en comparaison des conséquences des nuisances que 10 000 personnes environ doivent supporter quotidiennement.

Selon un commissaire, il faut être prudent. En effet, les services de courrier rapide emploient également des appareils anciens, et généralement la nuit. Ne peuvent-ils utiliser d'autres aéroports ?

Un membre réplique que ce sont précisément ces compagnies qui provoquent le plus de nuisances. Ce sont donc elles qui doivent adapter leur comportement; il faut les encourager à voler le jour avec de tels appareils. Elles n'ont pas d'autre possibilité, puisque les vols de nuit sont interdits chez nos voisins.

Le ministre dit être parfaitement conscient du problème et il essaie de trouver une solution. Deuxièmement, il n'est que moyennement convaincu de l'impact des redevances comme instrument pour obtenir une solution. D'autres paramètres sont aussi importants que les redevances. Le gouvernement a dit à certaines entreprises qu'elles doivent changer leur flotte. Ce n'est qu'en achetant de nouveaux avions, de meilleure qualité technique, que le problème de fond se résoudra. Ces compagnies ont demandé un peu de temps pour le faire et le ministre est d'avis qu'il faut le leur donner. D'ailleurs, si l'on imposait une redevance qui fait vraiment mal aux compagnies, le risque existe que certaines d'entre elles, ou toutes, négocient avec un autre aéroport et partent.

Le ministre croit en une série d'autres mesures. Le gouvernement en a déjà pris une, notamment l'inter-

«Boetefonds» dat dient geactiveerd te worden, het gebruik van de zogenaamde «stuwomkering» van vliegtuigen te verbieden of maatregelen te nemen inzake de geluidsoverlast op de grond.

Een lid merkt op dat het wetsvoorstel betrekking heeft op de vergoedingen. Het voorstel van de vorige spreker handelt over boeten, die hebben een andere juridische connotatie en hebben ook niets te maken met de ontvangsten van de Regie der Luchtwezen.

Een ander lid verduidelijkt dat de VZW, aangehaald door een vorige spreker, een intercommunale is die de economische ontwikkeling van Halle, Vilvoorde en Brussel beoogt. Het hoeft geen betoog dat zij de problematiek benaderen vanuit een andere invalshoek dan de omwonenden. Verder is spreker van oordeel dat een boetesysteem niet werkt, omdat de controle op de naleving van de voorschriften uiterst moeilijk is. Het stelsel van tarieven die automatisch worden bepaald, zoals opgevat door voorliggend voorstel, is dan ook veel eenvoudiger. Dit biedt bovendien het voordeel dat het niet louter repressief is, maar gericht op een aanpassing van het gedrag van de betrokken maatschappijen. De bijkomende kost voor deze bedrijven van + 140 miljoen die dit systeem met zich zou brengen, is een lage prijs in vergelijking met de hinder die ongeveer 10 000 mensen dagdagelijks ondervinden.

Volgens een commissielid is voorzichtigheid geboden. Ook de koerierdiensten vliegen immers doorgaans met oudere toestellen en meestal 's nachts. Kunnen zij niet uitwijken naar andere luchthavens ?

Een lid repliceert dat het precies deze maatschappijen zijn die de meeste geluidsoverlast bezorgen. Het zijn dan ook zij die hun gedrag moeten aanpassen en ertoe moeten worden gebracht overdag te vliegen met dergelijke vliegtuigen. Zij hebben geen uitwijkmogelijkheid, vermits ook in ons omringende luchthavens geen nachtvluchten toegelaten zijn.

De minister verklaart dat hij zich bewust is van het probleem en dat hij een oplossing poogt te vinden. Voorts is hij er niet helemaal van overtuigd dat de vergoedingen een oplossing kunnen aanreiken. Andere parameters zijn even belangrijk als vergoedingen. De regering heeft aan sommige maatschappijen gezegd dat zij hun vloot moeten aanpassen. Het probleem zal slechts worden opgelost wanneer nieuwe vliegtuigen worden aangekocht waarvan de technische kwaliteit beter is. Die luchtvaartmaatschappijen hebben evenwel tijd nodig om dat te doen. De minister is de mening toegedaan dat zij die tijd moeten krijgen. Wanneer men de luchtvaartmaatschappijen een vergoeding oplegt die zij als te hoog ervaren, bestaat het gevaar dat sommige onder hen of alle maatschappijen met een andere luchthaven onderhandelen en Zaventem verlaten.

De minister ziet heil in een aantal andere maatregelen. Eén ervan, het nachtelijk verbieden van een

diction nocturne d'un certain type d'avions. De plus, le ministre veut développer quelques concepts dans les semaines et mois qui viennent. D'abord, il faut revoir la loi de 1937 sur les amendes, parce qu'il y a des sociétés qui ne respectent pas les routes. Une autre possibilité est de limiter le bruit total de nuit. Il s'agit d'une solution technique, puisque l'on sait quel type d'avion fait un tel bruit. On peut donner un « quota de bruit » aux compagnies, qu'elles ne peuvent pas dépasser. Cela pourrait stabiliser le bruit à Zaventem. Dans cette logique, une idée additionnelle est d'attribuer une « bourse de bruit ». Le ministre est d'avis qu'il faut introduire ces notions dans les contrats de gestion entre l'État fédéral, d'une part, et BIAC et Belgocontrol, d'autre part.

Un membre déclare que la proposition du ministre, qui consiste à modifier la loi de 1937 sur les amendes et à insérer des quotas ne suscite pas son enthousiasme. En effet, il faudrait pouvoir développer un appareil de contrôle pour rendre le système applicable. À ce moment-là, le gouvernement restera de toute façon dépendant de la volonté d'infliger véritablement des amendes et de les percevoir. L'amendement à l'examen est beaucoup plus simple, et il aura à terme les mêmes effets. La remarque du ministre selon laquelle il s'intéresse davantage à la pression morale qu'à un système de tarifs variables, est étonnante. En effet, on ne saurait perdre de vue qu'il s'agit de recettes supplémentaires de 15 millions de francs par avion, si l'on suppose qu'un sur trois atterriront à Zaventem. Ce montant est tout de même considérable.

Un membre veut savoir si, dans les pays voisins, on se trouve placé devant la même problématique pour les mêmes raisons techniques ?

Un autre membre répond que l'on effectue souvent des vols de nuit parce que les appareils peuvent alors rester toute une journée à l'aéroport. Il estime bizarre que les représentants du Parti socialiste défendent des sociétés au détriment des citoyens qui en subissent les nuisances. Il n'est pas raisonnable de reporter sans cesse le débat à ce sujet. Enfin, il attire l'attention sur le fait que les moteurs des avions modernes sont souvent équipés de silencieux.

Un membre ne comprend pas que certains veuillent transformer ce débat en une discussion idéologique. Il explique que, si le Parti socialiste défend les entreprises, c'est pour les emplois qu'elles créent et le progrès social que cela comporte.

*
* *

Au cours de la réunion du 16 mars 1999, un membre répète que l'amendement n° 2 tend à adapter l'ar-

aantal typen van vliegtuigen, is al door de regering genomen. Daar bovenop wil de minister enkele maatregelen ontwikkelen in de komende weken en maanden. Allereerst moet de wet van 1937 op de boetes herzien worden omdat er maatschappijen zijn die de vliegroutes niet respecteren. Een andere mogelijkheid is de beperking van de totale nachtelijke geluidshinder. Het gaat om een technische oplossing aangezien men weet welk soort vliegtuigen een bepaald geluidsniveau veroorzaken. Men kent de maatschappijen geluidsquota toe die zij niet mogen overschrijden. Dat zou het lawaai te Zaventem kunnen stabiliseren. In die logica past ook de idee om luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen de hun toegekende quota te « verhandelen » en onderling uit te wisselen. De minister is van mening dat die begrippen moeten worden opgenomen in de beheerscontracten tussen de federale Staat enerzijds en BIAC en Belgocontrol anderzijds.

Een lid zegt niet enthousiast te zijn over het voorstel van de minister om de wet van 1937 inzake de boetes te wijzigen en om quota in te voeren. Dit vergt immers het uitbouwen van een controleapparaat om het systeem uitvoerbaar te maken. Dan nog is de regering afhankelijk van de goede wil van de betrokken personeelsleden om daadwerkelijk boetes op te leggen en ze te innen. Het voorliggend amendement is veel eenvoudiger en zal op termijn dezelfde effecten hebben. De bedenking van de minister, dat hij meer belang hecht aan de « morele druk » dan aan een systeem van variable tarieven is merkwaardig. Men mag immers niet vergeten dat het gaat om een bijkomende kost van 15 miljoen frank per vliegtuig, in de veronderstelling dat het om de drie dagen zou landen in Zaventem. Dit is toch niet onaanzienlijk.

Een lid wil weten of onze buurlanden kampen met dezelfde technische problemen.

Een ander lid antwoordt dat nachtvluchten vaak gebeuren omdat de vliegtuigen dan een volle dag op de luchthaven kunnen blijven. Hij vindt het merkwaardig dat vertegenwoordigers van de socialistische partij bedrijven verdedigen, ten nadele van de burgers die er thans de hinder van ondervinden. Het heeft ook geen zin het debat hierover steeds maar uit te stellen. Tenslotte wijst hij erop dat moderne vliegtuigen vaak zijn uitgerust met geluidsdempers op de motoren.

Een lid begrijpt niet dat sommigen van deze bespreking een ideologisch debat willen maken. Hij legt uit dat wanneer de socialistische partij de bedrijven verdedigt, zij dat doet omdat die bedrijven banen scheppen en tot een sociale vooruitgang bijdragen.

*
* *

Tijdens de vergadering van 16 maart 1999 herhaalt een lid dat amendement nr. 2 een aanpassing van het

rêté royal du 20 janvier 1998 fixant les redevances dues pour l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National. Cet amendement vise avant tout à ce que le coût social lié au fait que l'on trouble la quiétude nocturne des riverains soit traduit de manière plus marquée dans les redevances d'atterrissage et de décollage des avions à des moments où la plupart des gens jouissent de leur repos nocturne. L'on pourrait s'attendre à ce que les compagnies de transport n'exercent pas durant la nuit des activités susceptibles de troubler la quiétude nocturne, sans que cela réponde à une nécessité.

Les différences actuelles entre le jour et la nuit au niveau des redevances d'atterrissage et de décollage sont trop faibles et même ridiculement basses. Il convient dès lors de les accentuer considérablement. L'amendement propose de multiplier par 4 les redevances d'atterrissage et de décollage de nuit tandis que le montant des redevances dues pour ces mêmes opérations en journée restera inchangé.

Cet amendement ne propose en fait qu'une adaptation minimale des redevances, qui sera sans doute insuffisante. Une fois que les résultats de ces adaptations seront connus, il faudra sans doute même revenir à la hausse les redevances de décollage et d'atterrissage de nuit.

L'intervenant souligne que cet amendement ne remet pas en question les activités du principal opérateur (DHL) mais qu'il se borne à exiger une légère adaptation des horaires de ce dernier. Les activités dudit opérateur ne sont pas mises en péril. Il n'est pas justifié que les citoyens soient les seuls à supporter les conséquences en termes de nuisances sonores et que la société en question y échappe.

L'intervenant note que le texte de l'arrêté royal du 20 janvier 1998 a été repris intégralement dans le contrat de gestion conclu avec la BIAC, mais ce n'est pas parce qu'un nouveau texte a été adopté qu'il est automatiquement applicable au contrat de gestion.

La situation actuelle est inacceptable. Selon des mesures effectuées aux abords de l'aéroport, on enregistre de manière continue des niveaux acoustiques de plus de 80 décibels entre 2 heures et 5 heures du matin. Selon l'organisation mondiale de la santé, l'être humain est réveillé dans son sommeil à partir d'un niveau acoustique de 45 à 50 décibels. Les personnes âgées, qui ont le sommeil plus léger, sont les plus importunées, ce qui entraîne un coût social important auquel le ministre ne peut rester insensible.

L'intervenant prône donc que la présente proposition de loi entre en vigueur le plus rapidement possible, afin de réduire de manière substantielle les nuisances sonores la nuit.

Le ministre pense que cette proposition de loi aborde un problème extrêmement difficile. À la

koninklijk besluit van 20 januari 1998 betreffende de vaststelling van de vergoedingen verschuldigd voor het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal beoogt. Dit amendement strekt er vooral toe de sociale kost van de verstoorde nachtrust van de omwonenden veel meer te vertalen in de verschuldigde vergoedingen voor landing en opstijging op tijdstippen dat de meeste mensen hun nachtrust genieten. Men mag verwachten dat de vervoersmaatschappijen niet nodeloos activiteiten, die die nachtrust kunnen verstoren, tijdens die periode uitvoeren.

De huidige verschillen tussen de vergoedingen voor landing en opstijging tijdens de dag of tijdens de nacht zijn te gering, eerder zelfs belachelijk laag, en moeten substantieel worden verhoogd. Het amendement stelt voor om de vergoedingen voor stijging en landing tijdens de nacht te verviervoudigen, terwijl de vergoedingen voor deze bewegingen tijdens de dag ongewijzigd blijven.

Dit amendement stelt in feite slechts een minimale aanpassing van de vergoedingen voor, die wellicht onvoldoende zal blijken te zijn. Wanneer de resultaten van deze aanpassingen gekend zullen zijn, zal men misschien zelfs de vergoedingen voor landing en opstijging 's nachts verder moeten verhogen.

Spreker onderstreept dat door dit amendement de activiteiten van de belangrijkste operator (DHL) niet in vraag worden gesteld, doch slechts een kleine aanpassing in het uurschema zullen vereisen. Hun activiteit zal niet op de helling komen te staan. Het is niet verantwoord dat de burgers alleen de gevolgen, in termen van geluidsoverlast, moeten dragen en de maatschappij in kwestie niet.

Spreker stipt aan dat de tekst van het koninklijk besluit van 20 januari 1998 integraal is opgenomen in het beheerscontract dat met BIAC werd afgesloten, maar dat dit niet belet dat na de goedkeuring van een nieuwe tekst, deze niet automatisch van toepassing kan worden op het beheerscontract.

De huidige toestand is onaanvaardbaar. Uit metingen in de omgeving van de luchthaven blijkt dat op continue wijze geluidsniveaus van meer dan 80 dB worden opgetekend tussen 2 uur en 5 uur 's nachts. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie worden de mensen vanaf een geluidsniveau van 45 tot 50 dB gewekt uit hun slaap. Vooral oudere personen wiens nachtrust al minder vast is, ondervinden hiervan veel last, hetgeen tot een belangrijke sociale kost leidt, waarvoor de minister niet ongevoelig kan blijven.

Spreker pleit er dan ook voor dat dit wetsvoorstel zo snel als mogelijk in voege zou treden ten einde het nachtlawaai op een substantiële wijze te verminderen.

De minister denkt dat dit wetsvoorstel een bijzonder moeilijke problematiek behandelt. Ook in de

Chambre aussi, plusieurs propositions de loi ont été déposées et le ministre les a toutes prises en considération pour essayer de faire évoluer cette législation.

Suite aux diverses mesures qui ont été adoptées, le ministre a tenu une conférence de presse (en commun avec M. Vandenhautte) au cours de laquelle il a été dit que le dossier a manifestement avancé dans le sens souhaité par les organisations représentatives des riverains. L'arrêté royal fixant les redevances en intégrant la problématique des heures de nuit et la qualité des avions était une de ces mesures.

Le ministre estime qu'il est très difficile de remettre à nouveau le problème sur le métier. En effet, l'arrêté royal, pris sur base de longues concertations, a été transposé dans le contrat de gestion conclu avec BIAC et sert de base pour la perception des redevances.

Il reste toutefois un point à réaliser, le dernier objectif des engagements pris par le ministre, à savoir fixer un quota maximal de bruit — la nuit — pour les stabiliser et les faire diminuer dans le temps, ce qui est un grand projet dans la lutte contre le bruit. Ce concept de quota de bruit est repris dans le contrat de gestion et BIAC a l'obligation de le réaliser pour fin 1999. Pour l'année suivante, BIAC a pour objectif d'être agréé par EMAS (Environmental Management and Audit Scheme) qui est la plus grande certification au niveau européen pour les aéroports. Cette certification inclut toutes les nuisances en général. Il est difficile d'aller plus loin.

Le ministre propose de faire le point fin 1999, au moment où ils auront dû appliquer ce concept de quota bruit. En cas de non-respect de ce quota, on remet l'ensemble sur le métier. Revenir maintenant sur le contrat de gestion qui vient d'être signé, paraît impossible.

Selon le commissaire, la réponse du ministre est insuffisante. Lors de la préparation de l'arrêté royal du 20 janvier 1998, l'administration a formulé des propositions qui allaient beaucoup plus loin que ce que le ministre a finalement décidé.

En ce qui concerne les quotas de bruit, l'intervenant observe qu'ils n'ont aucune influence sur ce qui se passe la nuit, alors que c'est précisément la nuit qu'il ne devrait y avoir aucun bruit. La seule alternative est la suivante: soit on interdit les décollages et les atterrissages de nuit (ce qui est la solution la plus simple), soit on tente de traduire le coût social des nuisances sonores nocturnes dans les redevances d'atterrissage et de décollage de nuit (ce qui est une solution plus raisonnable).

De plus, l'intervenant fait remarquer que le ministre était informé du problème au moment où il a

Kamer zijn verschillende wetsvoorstellen ingediend en de minister heeft ze alle in overweging genomen teneinde de wetgeving op dit punt eventueel bij te sturen.

Nadat verschillende maatregelen werden goedgekeurd, heeft de minister (samen met de heer Vandenhautte) een persconferentie gegeven waarop gezegd werd dat in dit dossier kennelijk vorderingen zijn gemaakt in de zin die gewenst wordt door de organisaties die de omwonenden vertegenwoordigen. Het koninklijk besluit houdende vaststelling van de vergoeding, waarin de problematiek van de nachtvluchten en de kwaliteit van de vliegtuigen aan bod komt, was een van die maatregelen.

De minister is de mening toegedaan dat het zeer moeilijk is het probleem opnieuw ter discussie te stellen. Het koninklijk besluit is tot stand gekomen na lang overleg en is omgezet in het beheerscontract dat met BIAC gesloten werd en dient als basis voor de inning van de vergoedingen.

Er moet wel nog werk gemaakt worden van een ander punt, het laatste doel van de verbintenissen die de minister is aangegaan, namelijk de vaststelling van maximum geluidsquota — 's nachts — om het geluidsniveau stabiel te houden en mettertijd te doen dalen. Dit is een belangrijk project in de strijd tegen de geluidshinder. Dit begrip geluidsquota is opgenomen in het beheerscontract en BIAC moet het in de praktijk omzetten tegen eind 1999. BIAC streeft ernaar om volgend jaar erkend te worden door EMAS (Environmental Management and Audit Scheme), dat op Europees niveau de beste kwaliteitsgaranties biedt. Het is moeilijk om nog verder te gaan.

De minister stelt voor de toestand eind 1999 te evalueren, op het ogenblik waarop het begrip geluidsquota zal zijn toegepast. Worden die quota niet nageleefd, dan zal men alles opnieuw moeten bekijken. Nu terugkomen op het beheerscontract dat onlangs werd ondertekend, lijkt onmogelijk.

Volgens het commissielid is het antwoord van de minister onvoldoende. Op het ogenblik dat het koninklijk besluit van 20 januari 1998 werd voorbereid, heeft de administratie voorstellen gedaan die veel verder gingen dan wat de minister uiteindelijk weerhouden heeft.

Wat betreft de quota van geluidsterkte merkt spreker op dat deze geen enkele invloed hebben op hetgeen 's nachts gebeurt, terwijl er precies 's nachts geen lawaai moet zijn. Er zijn twee oplossingen: ofwel het nachtelijk opstijgen en landen verbieden (hetgeen de meest eenvoudige oplossing is) ofwel de sociale kost van het nachtlawaai trachten te vertalen in de vergoedingen voor landing of opstijging 's nachts (hetgeen een meer redelijke oplossing is).

Vervolgens merkt spreker op dat de minister de problematiek kende op het ogenblik dat hij het

élaboré le contrat de gestion avec la BIAC. La présente proposition de loi était déjà sur la table, or le ministre a une nouvelle fois pris la décision politique d'opter pour le *statu quo*. Le ministre ne doit pas se retrancher derrière le contrat de gestion passé avec la BIAC, car ce contrat de gestion peut être adapté si le législateur le juge nécessaire.

Les vols de nuit constituent un problème concret auquel le ministre refuse systématiquement de faire quoi que ce soit. La présente proposition de loi produira des résultats. Il s'agit d'une proposition honnête et équilibrée, car elle n'empêche pas le principal opérateur de poursuivre ses activités. La proposition est un minimum absolu qu'il convient de respecter pour que les conditions de vie à Bruxelles et dans ses environs aient un minimum de décence.

Un membre se réfère à la résolution votée le 10 juillet 1998 par la Région de Bruxelles-Capitale relative à la lutte contre les nuisances générées par le survol de Bruxelles. Par rapport à la discussion technique qui vient d'avoir lieu, la résolution semble plus vague. Le ministre peut-il indiquer quelle mesure, citée dans la résolution, est déjà en cours ?

L'intervenante énumère les mesures qui lui semblent d'ailleurs relativement raisonnables :

1. la fixation d'un plafond maximum absolu de mouvements pour chaque aéroport;
2. la prise d'une mesure générale définissant les heures d'interdiction des vols de nuit pour les aéroports européens;
3. l'harmonisation des taxations et accises sur les carburants pour aéronefs;
4. l'obligation de procéder à une étude d'incidences en matière d'environnement pour toute extension d'un aéroport ou de ses infrastructures;
5. l'obligation pour les aéroports de mettre en place un réseau de mesures des nuisances sonores;
6. la définition d'un mode de calcul des redevances d'utilisation des aéroports qui s'impose à tous les aéroports afin d'éviter que certains ne pratiquent un dumping destiné à attirer les avions les plus bruyants par des droits d'atterrissage excessivement réduits;
7. une modulation des redevances citées au point précédent de manière à provoquer un effet dissuasif sur l'utilisation d'avions bruyants et polluants, du transport aérien pour les courtes distances et de couloirs aériens survolant des zones densément peuplées;
8. une conception coordonnée des transports de marchandises et de personnes qui favorise le transfert vers le rail;

beheerscontract met BIAC opstelde. Dit wetsvoorstel lag al ter tafel en toch heeft de minister weer de politieke optie genomen om alles te laten zoals het is. De minister moet zich niet verbergen achter het beheerscontract met BIAC, want dit kan aangepast worden indien de wetgever dit nodig acht.

De nachtvluchten zijn een concreet probleem waaraan de minister systematisch weigert iets aan te doen. Het voorliggende wetsvoorstel zal resultaten hebben. Het is een eerlijk en evenwichtig voorstel want het verhindert de belangrijkste operator niet om zijn activiteiten verder uit te oefenen. Het voorstel is een absoluut minimum dat moet ingevoerd worden om een beetje redelijke leefomstandigheden rond het Brussels te garanderen.

Een lid verwijst naar de resolutie betreffende de strijd tegen de hinder veroorzaakt door het luchtverkeer boven Brussel die door het Brussels Hoofdstedelijke Gewest op 10 juli 1998 is goedgekeurd. Vergelijken met de technische discussie die hier heeft plaatsgehad, lijkt de resolutie veel vager. Kan de minister vermelden welke maatregelen die in de resolutie worden opgesomd, reeds worden toegepast ?

Spreekster somt de maatregelen op die haar vrij redelijk lijken :

1. vaststelling van een maximumaantal vliegbewegingen voor elke luchthaven;
2. het nemen van een algemene maatregel waarbij de uren worden vastgesteld tijdens welke nachtvluchten verboden zijn voor de Europese luchthavens;
3. harmonisatie van belasting en accijnzen op de brandstof voor luchtvaartuigen;
4. de verplichting om een milieueffectenstudie uit te voeren voor elke uitbreiding van een luchthaven of de infrastructuur ervan;
5. verplichting voor de luchthavens om een meetnet voor de geluidshinder te installeren;
6. het bepalen van een berekeningswijze van de vergoedingen voor het gebruik van de luchthavens die voor alle luchthavens geldt teneinde te vermijden dat sommige dumpingprijzen toepassen om de meest lawaaierige vliegtuigen aan te trekken met extreem lage landingsrechten;
7. aanpassing van de hierboven vermelde vergoedingen teneinde het gebruik af te raden van lawaaierige en vervuilende vliegtuigen, van luchtverkeer over korte afstanden en van luchtcorridors boven dichtbevolkte gebieden;
8. een gecoördineerd beleid voor het vervoer van goederen en personen ter bevordering van het vervoer per spoor;

9. l'élaboration d'une directive européenne relative à la limitation des rejets gazeux des aéronefs dans l'atmosphère;

10. l'intégration dans une directive européenne relative à la lutte contre le bruit, de normes et d'exposition maximale de la population aux nuisances sonores dues au trafic aérien.

Pour ce qui est en vigueur et ce qui reste à faire dans cette résolution, le ministre souligne que cette résolution porte avant tout sur les principes. Le ministre croit qu'elle développe toute une série de notions avec lesquelles il est d'accord.

Le ministre donne l'exemple de l'aéroport de Bier-set: la région a exigé une étude d'incidence sur l'extension de l'aéroport et a stipulé de la manière la plus expresse qu'il n'y aurait prise de décision qu'après avoir pris connaissance de l'étude d'incidence. Il en va de même pour l'aéroport de Charleroi.

Le réseau de mesures existe. Ce réseau a été établi en collaboration avec l'université de Louvain et il est performant.

La modulation pour dissuasion a indiscutablement été faite. L'arrêté de 1998 s'inscrit totalement dans cette logique. Le ministre veut bien admettre que la formule retenue, qui a fait l'objet d'une large concertation, ne va peut-être pas encore assez loin.

Il ne peut pas assurer qu'il n'y ait pas volonté de concurrence entre les régions.

Il est aussi incontestable qu'il y ait recherche de transfert et de collaboration avec le rail. Le ministre croit beaucoup à l'opération Schaerbeek, qui est un grand projet.

Il ne peut soutenir la résolution quant aux directives européennes: une directive facilite toujours les choses.

En ce qui concerne un plafond maximum de bruit, ceci est précisément l'obligation que le ministre a transférée à la BIAC parce que c'est la seule manière d'atteindre l'objectif de réduction de bruit.

Les heures sont définies et le ministre a allongé la période de nuit pour l'aéroport de Bruxelles-National pour répondre aux demandes formulées par les riverains.

La membre en déduit que la résolution de juillet 1998 n'a pas tenu compte de l'arrêté royal de janvier 1998.

Un autre commissaire constate que le ministre est plein de bonnes intentions mais qu'il ne fait rien en pratique pour passer des intentions aux actes. Il ne

9. de uitwerking van een Europese richtlijn betreffende de beperking van de uitstoot van gassen door luchtvaartuigen in de atmosfeer;

10. vaststelling van normen voor de maximale blootstelling van de bevolking aan de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer in een Europese richtlijn betreffende de strijd tegen de geluidshinder.

In verband met de vraag welke van deze maatregelen in die resolutie reeds genomen zijn en welke maatregelen nog niet, merkt de minister op dat de resolutie vooral op het gebied van de principes belangrijk is en dat daarin een aantal begrippen worden ontwikkeld waarmee hij het eens is.

Hij geeft het voorbeeld van de luchthaven van Bier-set: het gewest heeft geëist dat een milieueffectenrapport wordt gemaakt over de uitbreiding van de luchthaven en er is uitdrukkelijk bepaald dat er geen beslissing zal worden genomen voor dat rapport bekend zal zijn. Hetzelfde geldt voor de luchthaven van Charleroi.

Het meetnet bestaat al. Dat meetnet is geïnstalleerd in samenwerking met de universiteit van Leuven en is heel doeltreffend.

De vergoedingen zijn in die zin aangepast dat ze ontradend werken. Het besluit van 1998 past volledig in die logica. De minister wil wel toegeven dat de gekozen formule waarover langdurig is overlegd, misschien nog niet ver genoeg gaat.

Hij kan niet garanderen dat de gewesten afzien van elke vorm van concurrentie.

Het is eveneens onbetwistbaar dat er gezocht wordt naar een vorm van samenwerking met het spoor, dat een deel van de taken zou kunnen overnemen. De minister gelooft in de operatie Schaarbeek, een groot project.

Hij kan het punt van de resolutie betreffende de Europese richtlijnen alleen maar steunen: een richtlijn vergemakkelijkt steeds de zaken.

In verband met het bepalen van een maximum aantal vliegbewegingen merkt de minister op dat hij die opdracht precies heeft overgedragen aan BIAC omdat het de enige manier is om de geluidshinder te verminderen.

De minister heeft de nachtelijke periode voor de luchthaven van Brussel-Nationaal verlengd teneinde tegemoet te komen aan de vraag van de omwonenden.

Het lid besluit hieruit dat de resolutie van juli 1998 geen rekening gehouden heeft met het koninklijk besluit van januari 1998.

Een ander commissielid stelt vast dat de minister de mond vol heeft van goede intenties, doch in de praktijk niets doet om deze intenties om te zetten in daden.

reste plus aujourd'hui aux commissaires qu'à annoncer la couleur et à approuver une mesure concrète pour remédier à la situation. Qui fera réduire effectivement les nuisances sonores la nuit ?

L'amendement n° 2 est rejeté par 5 voix contre 3.

L'article 2 est rejeté par 5 voix contre 2 et 1 abstention.

Article 3 (nouveau)

M. Coene dépose l'amendement n° 3, qui est rédigé comme suit :

«Ajouter un article 3 (nouveau), rédigé comme suit :

«Art. 3. — Les dispositions de la présente loi sont applicables automatiquement aux contrats existants.»

Justification

Cette disposition nouvelle doit être applicable automatiquement au contrat de gestion de la BIAC, sinon elle restera lettre morte.

L'auteur ajoute que la BIAC peut appliquer immédiatement, sans aucun problème, la proposition de loi et contraindre DHL à une réorganisation dès le 1^{er} juillet 1999. La réorganisation ne concerne que l'emploi du temps et est parfaitement réalisable sans que des problèmes incommensurables ne se posent. L'intérêt de milliers de citoyens passe avant celui d'une seule société qui est manifestement de mauvaise foi en ce qui concerne la réorganisation de ses activités. Cette société a d'ailleurs déjà été priée de quitter Francfort et Cologne en raison des nuisances sonores qu'elle causait la nuit. On ne doit pas tout tolérer. Il est certain qu'elle ne partira pas si elle est obligée de ne faire décoller ses avions qu'à six heures parce qu'elle ne trouvera nulle part ailleurs les facilités dont elle dispose ici.

Un membre n'est pas d'accord avec l'amendement : pour insérer quelque chose dans un contrat de gestion, il faudra au moins être deux. Ce n'est pas par une action de l'autorité que l'on peut imposer quelque chose dans un contrat bilatéral.

L'amendement est rejeté par 6 voix contre 2 et 1 abstention.

De commissieleden moeten nu maar kleur bekennen en een concrete maatregel goedkeuren die iets aan de situatie doet. Wie zal de geluidslast 's nachts effectief doen verminderen ?

Het amendement nr. 2 wordt verworpen met 5 tegen 3 stemmen.

Het artikel 2 wordt verworpen met 5 tegen 2 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 3 (nieuw)

De heer Coene dient het amendement nr. 3 in :

«Een artikel 3 (nieuw) toevoegen, luidend als volgt :

«Art. 3. — De bepalingen van deze wet worden automatisch van toepassing op de bestaande contracten.»

Verantwoording

Deze nieuwe bepaling moet automatisch van toepassing worden op het beheerscontract van BIAC, anders blijft zij dode letter.

De auteur voegt eraan toe dat BIAC zonder enig probleem onmiddellijk dit wetsvoorstel kan toepassen en aan DHL opleggen om vanaf 1 juli 1999 te reorganiseren. De reorganisatie betreft alleen een timing organisatie die perfect haalbaar is, zonder al te grote problemen. Het belang van de duizenden burgers komt voor het belang van één enkele firma die blijkbaar van slechte wil is om haar activiteiten anders te organiseren. Deze firma werd trouwens al in Frankfurt en in Keulen geweerd omwille van het nachtlawaai dat zij veroorzaakte. Wij moeten niet alles toelaten. Zij zullen heus niet verdwijnen als ze verplicht worden om hun vliegtuigen pas om 6 uur te laten vertrekken, want nergens anders hebben ze de faciliteiten die ze hier hebben.

Een lid is het niet eens met dat amendement : om een bepaling in een beheerscontract op te nemen moeten de twee partijen het eens zijn. In een overeenkomst tussen twee partijen kan niets worden opgelegd via een eenzijdig optreden van de overheid.

Het amendement wordt verworpen met 6 tegen 2 stemmen bij 1 onthouding.

IV. VOTES

L'ensemble de la proposition de loi a été rejeté par 5 voix contre 2 et 1 abstention.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 8 membres présents.

Le rapporteur,
Luc COENE.

Le président,
Paul HATRY.

IV. STEMMINGEN

Het wetsvoorstel wordt in zijn geheel verworpen met 5 tegen 2 stemmen bij 1 onthouding.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 8 aanwezige leden.

De rapporteur,
Luc COENE.

De voorzitter,
Paul HATRY.