

Bijlage zoals bedoeld bij artikel 47, § 2

**Uittreksel uit het reglement tot regeling op de luchthaven Brussel-Nationaal van de vergoedingen bedoeld in artikel 181 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven**

Artikel 1. § 1. BIAC heft voor elke landing en elke opstijging een vergoeding waarvan het product gelijk is aan het product van de formule  $U \times W \times E \times D$  waarin :

- U het eenheidstarief is;
- W het gewicht van het luchtvaartuig is, uitgedrukt in ton;
- E de milieufactor is;
- D de dag/nachtfactor is.

Het eenheidstarief (U) bedraagt 1,44 Euro.

Het gewicht (W) bedraagt minimum 25 ton.

Het gewicht (W) bedraagt maximum 175 ton.

De milieufactor (E) wordt bepaald volgens de hierna weergegeven tabel :

| Categorie | E-factor |
|-----------|----------|
| 1         | 1.7      |
| 2         | 1.2      |
| 3         | 1.0      |
| 4         | 0.9      |

De luchtvaartuigen worden ingedeeld in vier geluidscategorieën. De methoden tot vaststelling van deze categorieën worden uiteengezet in bijlage 1 bij dit reglement. Elk luchtvaartuig waarvan de exploitant de documenten noodzakelijk voor de indeling overmaakt aan BIAC wordt in een geluidscategorie ingedeeld. De eerste indeling in een geluidscategorie van een luchtvaartuig of de verandering van geluidscategorie van een luchtvaartuig gaat in op de eerste dag van de maand volgend op de ontvangst van de vereiste documenten. Elk luchtvaartuig waarvan de exploitant de documenten noodzakelijk voor de indeling ervan niet aan BIAC heeft overgemaakt, wordt ingedeeld in categorie 1 behalve wanneer het een schroefvliegtuig van maximum 9 ton betreft, dat in voorkomend geval wordt ingedeeld in categorie 2.

De dag/nachtfactor (D) wordt bepaald volgens de hierna weergegeven tabel :

|   |            |
|---|------------|
| 1 | 6.00-22.59 |
| 2 | 23.00-5.59 |

De dag/nachtfactor (D) is evenwel gelijk aan 2 voor elk vertrek van een vliegtuig met een geluidshoeveelheid per beweging (GB) groter of gelijk aan 12, tussen 06.00 uur en 07.59 uur en tussen 21.00 uur en 22.59 uur.

De methode tot vaststelling van de GB wordt uiteengezet in bijlage 2 bij dit reglement.

Het voor de landing in aanmerking te nemen uur is dat van het tijdstip waarop het luchtvaartuig de grond raakt. Het voor de opstijging in aanmerking te nemen te uur is dat van het tijdstip waarop het luchtvaartuig de grond verlaat.

BIAC heft voor elke landing en elke opstijging een slot-coördinatievergoeding ten bedrage van 2,35 euro.

§ 2. In afwijking van de vorige paragraaf wordt voor een hefschroefvliegtuig het gewicht (W) minimum 5 ton en is de slot-coördinatievergoeding niet verschuldigd. De vergoeding voor elke landing en opstijging van een hefschroefvliegtuig bedraagt minimum 11,54 euro. Deze paragraaf is enkel van toepassing voor zover het hefschroefvliegtuig geen gebruik maakt van een aan- of uitvliegroute van een startbaan, tussen 6.00 en 22.59 uur landt of opstijgt en op gebied van geluid de « best practice » volgt voorgesteld door de luchthaven autoriteiten. »

Art. 2. Voor luchtvaartuigen die door de Minister opgelegde vluchten uitvoeren met het oog op de training van de bemanning, en voor de luchtvaartuigen die proefvluchten uitvoeren met het oog op de uitreiking, de hernieuwing of de teruggave van het bewijs van luchtwaardigheid, worden de vergoedingen bedoeld in artikel 1 met 80 procent verminderd. Deze vermindering wordt niet toegekend van maandag tot en met vrijdag, tussen 8 uur en 11 uur en tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd).

## Geluidscategorieën van luchtvaartuigen Voor de luchthaven Brussel-Nationaal

### 1. Basisprincipe

Er wordt in functie van het hoogst toegelaten startgewicht, uitgedrukt in ton (MTOWTON), en het aantal motoren een theoretische referentiekromme opgesteld. Die kromme wordt door de volgende formule bepaald :

$$\text{PRED} = \text{LAT} + \text{APP} + \text{TKO}$$

in dewelke de parameters, in functie van de MTOWTON en het aantal motoren, de waarden aannemen vermeld in de hiernavolgende tabellen.

#### LAT-parameter

| Gewicht | 0 - 35 ton / tonnes | 35 - 400 ton / tonnes          | 400 ton en meer / |
|---------|---------------------|--------------------------------|-------------------|
|         | LAT = 94            | LAT = 80,87 + 8,51 log MTOWTON | LAT = 103         |

#### APP-parameter

| Gewicht | 0 - 35 ton / tonnes | 35 - 280 ton / tonnes          | 280 ton en meer / |
|---------|---------------------|--------------------------------|-------------------|
|         | APP = 98            | APP = 86,03 + 7,75 log MTOWTON | APP = 105         |

#### TKO-parameter

1 of 2 motoren

| Gewicht | 0 - 48,1 ton / tonnes | 48,1 - 385 ton / tonnes         | 385 ton en meer / tonnes et plus |
|---------|-----------------------|---------------------------------|----------------------------------|
|         | TKO = 89              | TKO = 66,65 + 13,29 log MTOWTON | TKO = 101                        |

#### TKO-parameter

3 motoren

| Gewicht poids | 0 - 28,6 ton / tonnes | 28,6 - 385 ton / tonnes         | 385 ton en meer / tonnes et plus |
|---------------|-----------------------|---------------------------------|----------------------------------|
|               | TKO = 89              | TKO = 69,65 + 13,29 log MTOWTON | TKO = 104                        |

#### TKO-parameter

4 motoren en meer

| Gewicht poids | 0 - 20,2 ton / tonnes | 20,2 - 385 ton / tonnes         | 385 ton en meer / tonnes et plus |
|---------------|-----------------------|---------------------------------|----------------------------------|
|               | TKO = 89              | TKO = 71,65 + 13,29 log MTOWTON | TKO = 106                        |

PRED geeft de referentiewaarde aan in EPNdb (Effective Perceived Noise Level) voor een gegeven vliegtuig. De vaststelling van de geluidscategorie voor een luchtvaartuig wordt gestaafd door de gegevens van zijn geluidscertificaat opgemaakt volgens de I.C.A.O.-voorschriften. Om de geluidscategorie van een luchtvaartuig te bepalen wordt de som TOTNOISE van de geluidsniveaus uitgedrukt in EPNdB voor het lateraal geluid, het startgeluid en het landingsgeluid, vermeld op het geluidscertificaat van het luchtvaartuig, vergeleken met de PRED-waarde overeenstemmend met de karakteristieken van dit luchtvaartuig.

## 2. Bepaling van de geluidscategorieën

Ten opzichte van de vastgestelde theoretische referentiekromme, worden de vier categorieën als volgt bepaald :

Categorie 1 :

$TOTNOISE > PRED - 4 \text{ dB}$

Categorie 2 :

$PRED - 12 \text{ dB} < TOTNOISE \leq PRED - 4 \text{ dB}$

Categorie 3 :

$PRED - 20 \text{ dB} < TOTNOISE \leq PRED - 12 \text{ dB}$

Categorie 4 :

$PRED - 20 \text{ dB} \geq TOTNOISE$

## 3. Procedure voor de indeling in geluidscategorieën

- Voor een gegeven vliegtuig wordt op basis van drie geluidscertificatiegegevens (lateraal, landing en opstijging) de som TOTNOISE gemaakt.

- Op basis van de waarde van MTOWTON (het hoogst toegelaten startgewicht, uitgedrukt in ton) en het aantal motoren, wordt de overeenstemmende PRED-waarde berekend door middel van de voormelde formule.

- Uit een vergelijking tussen deze PRED-waarde en de TOTNOISE-waarde wordt de geluidscategorie bepaald op basis van criteria vermeld in punt 2 hierboven.

- In principe steunt de bepaling voor de TOTNOISE-waarde op de resultaten bekomen volgens de I.C.A.O.-voorschriften voor de geluidscertificatie "Chapter 3" vliegtuigen, dat wil zeggen op 2 000 meter van de landingsdrempel onder de landingsroute, op 6 500 meter van de vertrekplaats onder de opstijgroute bij het opstijgen, op 450 meter van het midden van de startbaan voor de laterale waarde.

- Aangezien bij "Chapter 2" vliegtuigen de laterale metingen gebeuren op 650 meter, dienen voor deze types van toestellen 2,1 dB aan de laterale waarde te worden toegevoegd.

- Bij ontstentenis van de certificatiegegevens volgens de I.C.A.O.-voorschriften kunnen eveneens de certificatiegegevens volgens de F.A.A.-voorschriften worden gebruikt.

- Voor bepaalde types van vliegtuigen, waarvoor geen geluidscertificatie vereist is en waarvoor geen of slechts gedeeltelijke geluidsgegevens beschikbaar zijn, wordt in overleg met de exploitant een gepaste procedure uitgewerkt om tot een realistische TOTNOISE-waarde te komen.

### **Methode tot vaststelling van de geluidshoeveelheid per beweging (GB) van luchtvaartuigen voor de luchthaven Brussel-Nationaal**

Voor de bewegingen van vliegtuigen gecertificeerd volgens de normen van Hoofdstuk 3 of 5 van de ICAO Bijlage 16 wordt de geluidshoeveelheid per beweging (GB) wordt als volgt berekend op één decimaal na :

$$GB = 10 \left[ (G - 85) / 10 \right]$$

Waarin de variabele G vertegenwoordigt :

- Voor elke landing : het gecertificeerd geluidsniveau in EPNdB van een vliegtuig bij zijn maximale ladingsmassa gemeten op het naderingsmeetpunt, min 9 EPNdB;

- Voor elke opstijging : de helft van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een vliegtuig in EPNdB op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarboven bij het opstijgen gevlogen wordt, gemeten bij zijn maximale opstijgmassa, conform de voorschriften van ICAO bijlage 16.

Voor de bewegingen van vliegtuigen met een maximale opstijgmassa van niet meer dan 8.618 kg of van elk ander vliegtuig dat gecertificeerd werd volgens de normen van één van de hoofdstukken van de ICAO bijlage 16, uitgezonderd de hoofdstukken 2, 3 en 5, wordt de GB forfaitair vastgelegd op 1.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons Besluit van 21 juni 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van overheidsbedrijven,  
J. VANDE LANOTTE

De Minister van Mobiliteit,  
B. ANCIAUX