

# IS EEN LUCHTWAARTWET EEN VALS GOED IDEE?



**Ref: 7352-P**

Een procedurewet? Een luchtvaartwet? Met welk doel, welke doelstelling? Juridische stabiliteit of de onmogelijkheid van enig democratisch beroep? Dit zijn slechts enkele van de vragen waarop deze analyse juridische antwoorden geeft.

Analyse geschreven door  
Philippe TOUWAIDE

*Sinds 2003 duikt steeds weer het idee op - vooral in het noorden van het land - om het gebruik van banen en de vliegprocedures in een wet te «verankeren». Aanvankelijk was het doel van dit wetsontwerp van de ministers Landuyt en Anciaux om het voortbestaan van hun spreidingsplan te garanderen. Ze wilden vooral te voorkomen dat dit plan gewijzigd zou worden, maar wilden het ook moeilijker te maken om gerechtelijke stappen te ondernemen die enkel voor het Grondwettelijk Hof zouden kunnen worden gebracht, en, niet langer voor een administratieve of burgerlijke rechtbank, aangezien het zou gaan om het aanvechten van een wet.*

*Dinsdag 10 oktober 2023*



**Philippe TOUWAIDE**

Licentiaat in Luchtvaart en Maritiem Recht  
Voormalig Regeringscommissaris

Directeur van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal  
Luchtvaart Ombudsman van de Federale Regering - F.O.D Mobiliteit en Vervoer



# 1. WERKELIJKE INHOUD VAN DE PROCEDUREWET

Het werkelijke doel van een dergelijke wet wordt nog steeds niet duidelijk begrepen door de besluitvormers, maar het doel van deze wet is duidelijk om procedurele wijzigingen om te zetten van een administratieve handeling in een wet, en dus om elke juridische betwisting te verplaatsen van de Raad van State naar het Grondwettelijk Hof. Er wordt ook een juridische waarde gegeven aan luchtvaartprocedures en aan het systeem voor het baangebruik op Brussel-Nationaal.

De wet zelf voorziet niet in een regeling voor de organisatie van vluchten en het baangebruik. Het beschrijft alleen hoe de procedures worden opgesteld en alle stappen die moeten worden genomen om ze te wijzigen, maar de bijlage van de wet zou logischerwijs het uitgangspunt moeten zijn van waaruit wijzigingen moeten worden aangebracht volgens het proces dat in de wet wordt beschreven.

## 2. HUIDIGE WAARDE VAN DE INHOUD VAN DE INFORMATIE IN DE AIP

Alle gegevens en andere bepalingen in de Belgische luchtvaartpublicaties gepubliceerd door skeyes in opdracht van de Belgische Staat – de AIP – zijn louter indicatief. Momenteel zijn de luchtvaartprocedures slechts elementen die voor informatie ter beschikking worden gesteld.

In zijn Arrest van 24 januari 1997 (pagina 370, punt 7.6) heeft het Hof van Beroep te Brussel verklaard: *“Overwegende dat de luchtvaartinformatie door de RVA en vervolgens door Belgocontrol, onderworpen in de AIP, aan de luchtvaartmaatschappijen geen wettelijke of reglementaire dispositiewaarde heeft; dat de reden van deze instructies is om gevolgd te worden door de luchtvaartmaatschappijen; de instructies die de AIP bevatten vormen geen rechten voor derden om hierop beroep te doen om Belgocontrol te dwingen deze te respecteren terwijl zij de controle behoudt; dat Belgocontrol kan afwijken van instructies, behalve in het geval dat kan worden aangetoond dat ze een onredelijk beleid zou voeren bij de uitvoering van zijn commerciële bedrijfsvoering van de luchthaveninfrastructuur van Brussel-National en de politie voor de beveiliging van het luchtverkeer; dat in dit geval niet aangetoond is dat Belgocontrol ten onrechte afwijkingen van deze AIP heeft toegestaan”.*

## 3. EEN STABIEL EN SAMENHANGEND KADER

Een “**Vliegwet-Loi aérienne**” of wet op het opstellen van luchtvaartprocedures zal geen oplossing bieden voor alle huidige problemen en is helaas een complete schijnvertoning.

Na de beslissing om zijn voorlopige spreidingsplan in december 2003 in werking te stellen, wilde minister Anciaux het spreidingsprincipe «verankeren» in een wet – beter bekend als de «Vliegwet» – om op die manier dit principe voort te zetten en om elk beroep bij de Raad van State of de burgerlijke rechtbanken te voorkomen, maar dit enkel mogelijk te maken bij het Grondwettelijk Hof.

Een dergelijke wet is niet echt nuttig; als ze zou worden aangenomen, zou ze betrekking moeten hebben op de methodologie van alle luchthavens in België. Uit de wetgeving blijkt dat de luchtvaartprocedures noch een plan, noch een programma zijn, en de wetten van 8 augustus 1980 leggen de exclusiviteit – zonder overleg – vast van de bevoegdheid van de federale staat over het beheer van Brussel-Nationaal. De Europese regelgeving over de evenwichtige aanpak bepaalt al hoe procedures worden opgesteld.

Deze wet wordt sinds 2003 verkeerd begrepen, omdat sommigen ten onrechte denken dat zo'n wet rechtszekerheid zou garanderen (wat nooit in vraag werd gesteld) en dat ze vluchtplannen, overvliegcorridors, het baangebruik en de windnormwaarden zou vastleggen.

Een dergelijke wet zou alleen de manier vastleggen waarop het wetgevende werk, het opstellen van bepalingen en het proces worden uitgevoerd, en niet de vluchtplannen.



## 4. OPEENVOLGENDE VERSIES VAN DE VERSCHILLENDE WETSVOORSTELLEN

Alleen de versie die op 25 april 2014 door minister Wathelet werd voorgesteld, werd in eerste lezing goedgekeurd door de Ministerraad en in detail bestudeerd door de vertegenwoordigers van de Vice-eersteministers die lid zijn van het Kernkabinet.

### **Versie n° 1 van 5 mei 2006, Minister Landuyt:**

Wetsontwerp 51/2466 betreffende de vaststelling van vluchtprocedures, besprekingen in de Commissie Infrastructuur van het Federale Parlement, een onvoltooid project dat uitsluitend opgesteld werd door het kabinet van de minister zonder instemming van de regering of het parlement.

### **Versie n° 2 van 2 juni 2010, Staatssecretaris Schoupe:**

Voorontwerp van een wet inzake het operationele kader van de Luchthaven Brussel-Nationaal, ingediend bij de Gewesten, geen overeenkomst met de regeringsmeerderheid, een onvoltooid project opgesteld door een advocatenkantoor.

### **Versie n° 3 van 25 april 2014, Staatssecretaris Wathelet:**

Wetsontwerp inzake de voorbereiding, vaststelling en goedkeuring van alle luchtvaartprocedures in België en wetsontwerp inzake de opvolging en controle van vluchtuitvoeringen en operationele beperkingen op de Luchthaven Brussel-Nationaal tot oprichting van de onafhankelijke autoriteit voor de bestrijding van geluidshinder in verband met het overvliegen van bewoners vanaf de Luchthaven Brussel-Nationaal. Akkoord in eerste lezing van de Ministerraad van 25 april 2014 – Punt 49 b) en c), voor advies naar de Gewesten en voor advies naar de Raad van State gestuurd, ontwerp niet opgevolgd.

Dit is de enige versie die gezamenlijk werd opgesteld door het DGLV en de FOD Mobiliteit, zonder tussenkomst van een advocatenkantoor, en die na talrijke werkvergaderingen de unanieme goedkeuring kreeg van de vertegenwoordigers van de Vice-Eersteministers die lid zijn van het Kernkabinet.

Het is ook de enige versie die ooit werd gevalideerd voor raadpleging van de gewesten door de Ministerraad.

De administratie van de FOD Mobiliteit heeft het kabinet-Wathelet echter misleid door koppig te beweren dat de luchtvaartprocedures een plan of programma zouden zijn en dus onderworpen zijn aan impactstudies en openbare raadpleging. Het vonnis van de Raad van State, dat dateert van na 2014, is hier heel duidelijk over (zie hieronder).

### **Versie n° 4 van 13 oktober 2016, Minister Galant:**

Voorontwerp van een wet betreffende de goedkeuring van vluchtprocedures en exploitatiebeperkingen en de oprichting van de autoriteit voor de Luchthaven Brussel- Nationaal, een onvoltooid project dat was opgesteld door een advocatenkantoor.

## 5. WET OP DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT

De enige bestaande versie, die op 25 april 2014 door minister Wathelet werd gepresenteerd, werd in eerste lezing goedgekeurd door de Ministerraad.

### Versie nr. 1 van 25 april 2014, Staatssecretaris Wathelet:

Wetsontwerp met betrekking tot het toezicht en de controle op de vluchtuitvoering en de exploitatiebeperkingen op de Luchthaven Brussel-Nationaal en tot oprichting van de onafhankelijke autoriteit voor de controle op de geluidshinder ten gevolge van de overvluchten van de Luchthaven Brussel-Nationaal. Akkoord in eerste lezing van de Ministerraad van 25 april 2014 – Punt 49 b) en c), voor overleg verzonden naar de Gewesten en voor advies naar de Raad van State, ontwerp niet opgevolgd.

## 6. EEN WET ALLEEN VOOR DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL?

Alleen een federale wet voor alle luchthavens zou zinvol zijn, maar deze wettekst moet eerst rekening houden met gerechtelijke uitspraken, milieustakingsvorderingen en andere uitspraken van het Hof van Beroep die het gebruik van bepaalde overvliegcorridors beperken, waaronder het gebruik van baan 01 voor landingen.

Het zou moeilijk te accepteren zijn dat deze wet enkel betrekking zou hebben op de manier waarop luchtvaartprocedures worden opgesteld op slechts één luchthaven, namelijk Brussel-Nationaal. Aangezien procedures elkaar soms overlappen of van elkaar afhankelijk zijn in het gebruik van het Belgische luchtruim, zou het onbegrijpelijk zijn dat een dergelijke wet niet alle procedures in België zou betreffen. Het Wathelet-project had betrekking op heel België.

## 7. DE EUROPESE REGELGEVING HEEFT VOORRANG OP DE BELGISCHE WETGEVING

Nochtans heeft Europa al een regelgevingskader opgesteld: het proces voor de ontwikkeling van exploitatieprocedures en -beperkingen bestaat al op Europees niveau en is uiteengezet in **VERORDENING (EU) Nr. 598/2014 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD** van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG.

## 8. EEN VERGELIJKBARE WET IN ANDERE LANDEN?

In tegenstelling tot wat Arnaud Feist, verantwoordelijke voor de particuliere commerciële onderneming “Brussels Airport Company” beweert, bestaat er geen wet op de luchtvaartprocedures in Europa.

Feists bewering dat «alle luchthavens in Europa beschikken over een procedurewet» (interview met Feist in De Standaard van 11 januari 2023) is volledig onjuist. Het is zeer verontrustend om dergelijke onwaarheden te horen van een commerciële luchthavenbeheerder.

EU-verordening 598/2014 volstaat.

## 9. BELGISCHE LUCHTVAARTWETGEVING

Elke opdracht tot publicatie van een dergelijke wet – na goedkeuring ervan door de federale parlementen – behoort krachtens artikel 43 § 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot de rechtstreekse bevoegdheid van de minister. Koninklijk besluit tot regeling der luchtverkeer, dat het volgende bepaalt:

*«2 De minister bevoegd voor het beheer van de luchtvaart of zijn afgevaardigde stelt in elk geval de technische voorwaarden vast voor het gebruik van de luchtvaartterreinen.*

Indien het wetgevend initiatief uitgaat van een lid van de Kamer van volksvertegenwoordigers of van de Senaat, spreekt men van een wetsvoorstel. Komt het initiatief van de Koning (in feite de Regering), dan wordt het een wet-sontwerp genoemd.

Overeenkomstig met artikel 6, §1, punt X, 1e alinea, 7° van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zijn de gewesten bevoegd voor de aangelegenheden bedoeld in artikel 107 quater van de Grondwet, waarvan:

*7° de uitrusting en exploitatie van openbare luchthavens en luchtvaartterreinen, met als uitzondering de Luchthaven Brussel-Nationaal;*

De federale overheid is verantwoordelijk voor:

- “het opstellen van de regels van de algemene politie en de regelgeving betreffende communicatie en transport, alsmede de technische voorschriften betreffende communicatie- en transportmiddelen”;
- “het opstellen van regels betreffende de organisatie en de uitvoering van de luchtverkeersveiligheid op de regionale luchthavens en openbare luchtvaartterreinen”.

Uit de jurisprudentie van de afdeling wetgeving van de Raad van State volgt ook dat:

- wanneer de federale overheid haar bevoegdheden uitoefent, met name op het gebied van de luchtvaartregelgeving dat deel uitmaakt van de communicatie- en transportregelgeving, mag zij “de uitoefening van regionale bevoegdheden *met betrekking tot de luchthavenexploitatie en bestrijding van de geluidsoverlast niet onmogelijk maken*”;
- bovendien moeten de gewesten, wanneer zij ingrijpen op het gebied van milieubescherming en vooral wat betreft de bestrijding van de geluidsoverlast als gevolg van de exploitatie van de Federale Luchthaven Brussel- Nationaal, “*het evenredigheidsbeginsel toepassen waarbij geen enkele autoriteit bij het leiden van het aan haar toevertrouwde beleid – zonder dat hiervoor een minimum aan gegronde redenen bestaat – zodanig ingrijpende maatregelen nemen dat het voor een andere autoriteit buitengewoon moeilijk wordt om haar toevertrouwde beleid op een efficiënte manier uit te voeren*”.

Overigens mogen de regionale autoriteiten, wanneer zij hun bevoegdheden uitoefenen betreffende de uitrusting en de exploitatie van de openbare luchthavens en luchtvaartterreinen anders dan de Luchthaven Brussel-Nationaal, dit alleen doen in overeenstemming met de federale bevoegdheden inzake de algemene politie en de communicatie- en transportregelgeving, alsook de luchtverkeersveiligheid op regionale luchthavens en luchtvaartterreinen. Het openbare veiligheidsbeleid is over het algemeen een federale bevoegdheid gebleven.

Uit het voorgaande wordt niet enkel afgeleid dat de verschillende autoriteiten geen inbreuk mogen maken op de bevoegdheden die voortvloeien uit de verdeling tussen de federale overheid en de gewesten waarbij ze de normen moeten respecteren die uitgaan van autoriteiten bevoegd in aangrenzende materies dan deze welke zij reguleren, maar ook dat elke autoriteit bij de uitoefening van haar bevoegdheden het evenredigheidsbeginsel moet respecteren dat voortvloeit uit het algemene stelsel van bevoegdheidsverdeling tussen de Staat, de gemeenschappen en de gewesten (*advies van de Raad van State nr. 39.675 / AG / 4 in het kader van het onderzoek van het voorontwerp van wet 51/2466*).





# 10. DISCRETIONAIRE BEVOEGDHEID VAN DE FEDERALE STAAT

De discretionaire bevoegdheid van de federale staat op het gebied van het geluid- en luchtverkeersbeheer als gevolg van de wetten van 8 augustus 1980 is ook opgenomen in verschillende rechterlijke beslissingen:

• **Arrest 2004/KR/458 van het Hof van Beroep te Brussel van 17 maart 2005:**

Aangezien de rechtbanken en gerechten zich niet bemoeien met de uitoefening van de bevoegdheden die wettelijk aan de administratieve autoriteit zijn voorbehouden, wanneer zij, voor het herstel van de rechten van de benadeelde door een onrechtmatige daad van die autoriteit, de schadevergoeding in natura bevelen en aan die autoriteit maatregelen voorschrijven om een einde te maken aan schadelijke onwettigheid (Cassatie, 26 juni 1980, Pas.I, 1341); zij kunnen met name concrete maatregelen gelasten om een einde te maken aan de gang van zaken die het slachtoffer schade berokkent (Cassatie 20 januari 1993, nr. I, 67);

• **Arrest van 17 november 2008 van de Raad van State – n° 187.998:**

Tijdens een Algemene Vergadering van het gedeelte van de administratieve geschillen erkent de Raad van State, in zijn arrest 187.998 van 17 november 2008, dat het besluit om het gebruik van baan 02 (momenteel baan 01) voor landingen te intensiveren niet zonder imperatief motief kan worden genomen, hetgeen ontbreekt in de context van het Anciaux-plan-bis en stelt dat het dossier dat is opgesteld in het Anciaux-plan geen enkele motivering bevat waarom het gebruik van deze baan, die tot nu toe uitzonderlijk om milieu- en veiligheidsredenen was, deze status zou verliezen; argument herhaald door de Raad van State in zijn arrest nr. 126.669 van 19 december 2003;

Gezien de Raad van State in zijn arrest erkent dat de *standstill*-verplichting de bevoegde wetgever verbiedt het beschermingsniveau van de toepasselijke wetgeving merkbaar te verlagen, zonder dat daarvoor redenen van algemeen belang bestaan (pagina 38);

Overwegende dat de Raad van State opmerkt dat de Belgische Staat een discretionaire bevoegdheid heeft voor het beheer van het geluidsoverlast en het luchtverkeer. Zowel het besluit om het luchtverkeer van en naar de Luchthaven Brussel-Nationaal te handhaven, als het besluit om een spreidingsstelsel voor de geluidshinder veroorzaakt door dit verkeer tussen de bewoners in te voeren, zijn beslissingen waarbij beleidsalternatieven betrokken zijn. In dit opzicht is het bijvoorbeeld aan de autoriteit om een model te kiezen volgens welke de hinder zoveel mogelijk wordt gedragen door een minimum aantal omwonenden van de luchthaven, waarbij de vluchten geconcentreerd zijn boven gebieden met de laagste bevolkingsdichtheid (concentratie-model), ofwel een model volgens welke geluidshinder zoveel mogelijk wordt verdeeld over alle omwonenden van de luchthaven, waarbij elke omwonende op vergelijkbare wijze wordt blootgesteld aan het geluid (spreadsmodel).

De Belgische Staat beschikt ook over een discretionaire bevoegdheid om de gekozen optie uit te voeren door gebruik te maken van concrete maatregelen. Bij de uitoefening van zijn controle op de wettigheid is het niet aan de bevoegdheid van de Raad van State om het bestuur zijn politieke vrijheid te ontnemen. Het kan dus geen vervanging zijn voor de Belgische staat, om bijvoorbeeld het verdelingsmodel van geluidshinder onder de omwonenden (concentratie- of spreidingsmodel) te kiezen of om concrete maatregelen om het gekozen systeem te implementeren te kiezen. De verdeling van de geluidsoverlast volgens een systeem van “billijke verdeling” vindt plaats vanuit een politieke optie waarover de Raad van State geen beslissing hoeft te nemen. Het volstaat te zeggen dat deze optie op zichzelf niet overdreven onredelijk is (pagina 39).

## 11. DE LUCHTVAARTPROCEDURES ZIJN NOCH EEN PLAN NOCH EEN PROGRAMMA

In zijn Arrest nr. 238.283 van 22 mei 2017 heeft de Raad van State – de enige administratieve rechtbank van België – duidelijk geoordeeld **dat luchtvaartroutes en -procedures noch een plan, noch een programma zijn** in de zin van de wet van 13 februari 2006, en bijgevolg **niet onderworpen zijn aan een openbare raadpleging of een voorafgaande effectbeoordeling**:

*Overwegende dat het beroep niet-ontvankelijk is voor zover het is ontleend aan schending van de richtlijn 2001/42 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde plannen en programma's, aangezien de richtlijn in nationaal recht is omgezet door de wet van 13 februari 2006 betreffende de beoordeling van de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's en betreffende de inspraak van het publiek in de ontwikkeling van die plannen en programma's, en dat de verzoekers niet stellen dat dit op illegale wijze is gebeurd; dat het ook niet-ontvankelijk is voor zover het schending voor zover het is gericht tegen richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna, waarin richtlijn 2001/42/EG een deel van haar werkingssfeer bepaalt, aangezien de verzoekers niet aangeven op welke wijze deze richtlijn door de bestreden maatregel geschonden had kunnen zijn;*

*Overwegende dat artikel 6 van de wet van 13 februari 2006 verplicht om over te gaan op een milieueffectenbeoordeling waarbij inspraak van het publiek wordt gevraagd betreffende de uitwerking van bepaalde plannen en programma's, die worden gedefinieerd in artikel 3 van dezelfde wet als:*

*“plannen en programma's worden:*

- a) opgesteld en/of aangenomen door een autoriteit op federaal niveau of opgesteld door een autoriteit op federaal niveau met het oog op de aanneming ervan door de federale wetgevende kamers of door de Koning;*
- b) en die worden voorzien door wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen”;*

*Overwegende dat deze definitie een getrouwe omzetting is van artikel 2, a, van de richtlijn 2001/42/EG wat betreft de federale staat;*

*Overwegende dat geen enkele wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling de regering verplicht regels vast te stellen met betrekking tot het baangebruik en de luchtwegen; dat tot 1972 de beslissingen ter zake uitsluitend werden genomen door de autoriteiten die belast waren met het beheer van het luchtverkeer, en dat de normatieve context op dit punt niet gewijzigd is; dat hieruit volgt dat de bestreden beslissingen niet onder de wet van 13 februari 2006 vallen; dat het beroep ongegrond is;*

**De publicatie van een eventuele wet met de methode voor het opstellen van de nieuwe PBN/RNP-procedures vereist dus geen artikel dat een voorafgaande milieueffectbeoordeling en openbare raadpleging oplegt, aangezien de luchtvaartprocedures geen Plan of Programma zijn.**

**Het beste bewijs wordt geleverd door de publicaties in de AIP sinds 2017 van nieuwe PBN-luchtvaartprocedures die gebruikmaken van satellietgeleiding, allemaal gepubliceerd en in gebruik genomen in België zonder enige studie of raadpleging van het publiek.**

## **12. CONCLUSIES**

- Het Europese regelgevingskader is voldoende;
- Geen enkele nieuwe wetgeving is nodig of nuttig;
- Geen enkele rechterlijke beslissing legt een procedurewet op;
- Luchtvaartprocedures zijn noch een plan, noch een programma;
- De discretionaire bevoegdheid van de federale staat moet worden gerespecteerd;
- De wet zou juridische waarde geven aan alle luchtvaartprocedures en de deur openzetten voor betwisting op hoog niveau;
- De verdeling van de regelgevende bevoegdheden op luchtvaartgebied moet in overeenstemming zijn met de bijzondere wetten van 8 augustus 1980;
- Als de wetgever volhardt, moet een dergelijke wet betrekking hebben op alle Belgische luchtvaartterreinen en luchthavens;
- Een dergelijke wet kan, als de wetgever volhardt, niet in strijd zijn met jurisprudentie of gerechtelijke uitspraken;
- Een dergelijke wet kan, als de wetgever volhardt, geen voorafgaande studies en openbare raadpleging opleggen;
- Een dergelijke wet, als de wetgever volhardt, beschrijft alleen een juridisch kader voorafgaand aan de ontwikkeling van toekomstige procedures;
- Een dergelijke wet, als de wetgever volhardt, biedt geen enkele oplossing met betrekking tot het gebruik van banen, windnormen of procedures die vooral en hoofdzakelijk op Brussel-Nationaal worden gebruikt;
- Een dergelijke wet, als de wetgever volhardt, is dus geen radicale oplossing.

**Een eventuele wet op het opstellen van luchtvaartprocedures is daarom zinloos.**





**Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal**  
c/o skeyes sites te Steenokkerzeel, lokaal S.1.3.08  
Tervuursesteenweg 303, 1820 Steenokkerzeel

**VERANTWOORDELIJKE UITGEVER**

Philippe TOUWAIDE

Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal



 [airportmediation.be](http://airportmediation.be)  +32 2 206 28 21

 [info@airportmediation.be](mailto:info@airportmediation.be)

Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal  
Koninklijk Besluit van 15 maart 2002  
Site van skeyes - Lokaal S.1.3.08  
Tervuursesteenweg 303 - 1820 Steenokkerzeel