



# MEMORANDUM 2020

## VOOR EEN GEBRUIKSVRIENDELIJKE EN DUURZAME LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

Ref: 7311 - P

De autonome en onafhankelijke Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel- Nationaal wenst, aan de federale onderhandelaars, zijn memorandum *“Voor een gebruiksvriendelijke en duurzame Luchthaven Brussel-Nationaal voor”* te stellen.

door

Philippe TOUWAIDE

*In de loop van zijn 18-jarig bestaan, is en blijft de Ombudsdienst nog steeds de belangrijkste Ombudsdienst van België naar volume van behandelde dossiers maar jammer genoeg de kleinste met betrekking tot het personeel. De dienst heeft zo een totaal van 14.455.684 dossiers behandeld in 17 jaar. Derhalve zijn wij meer dan eender wie op de hoogte van de situatie van de overvluchten rondom de Luchthaven Brussel-Nationaal.*

*Onze juridische en technische kennis van dit volumineus dossier, laat ons toe om een neutrale en onafhankelijke visie te bieden over alternatieve banen.*

*Het voorliggend memorandum heeft niet als doel de soevereine macht van de Belgische Staat en de federale overheid te vervangen, maar eerder de belangrijkste eisen samen te vatten, die vervat zijn in talrijke klachten.*

*Dit memorandum is **een werkdocument, een aanwijzing naar reflectie, een adviesnota.***

*De hele Ombudsdienst is volledig neutraal en onafhankelijk: alle personeelsleden wonen ver van de luchthaven, en hebben geen enkel belang of belangenconflict bij het beheer van de problematiek betreffende de geluidsoverlast, veroorzaakt door het luchtverkeer van en naar Brussel-Nationaal. De professionele ervaring van het personeel van de Ombudsdienst in de luchtvaartkunde en de belangrijke documentatie waarover deze dienst beschikt, zijn een onmisbaar referentiepunt bij de analyse van het dossier met betrekking tot de geluidshinder, veroorzaakt door het luchtverkeer rondom Brussel-Nationaal.*

*Aangezien het moeilijk is om te bemiddelen bij **een emotioneel, gevoelig dossier waarbij de veiligheid van het luchtverkeer de hoogste prioriteit heeft**, temeer omdat elke beslissing voornamelijk politiek is, stelt de Luchtvaart-Ombudsman van de federale regering – met dit Memorandum – een analyse voor met de inhoud van de klachten en suggesties van de omwonenden van de Luchthaven Brussel-Nationaal, met een inventaris van hun voorstellen en een onderzoek naar de bezwaren op vlak van vluchtprocedures die het onderwerp vormen van de geluidshinder.*

*Met aandrang vragen wij dat er in dit dossier een aanzienlijke vooruitgang wordt geboekt, in overeenstemming met de Belgische regels en grondwetten, om een gebruiksvriendelijk evenwicht en duurzaamheid te verwezenlijken tussen de luchtvaart en het milieu, in het belang van de luchthavenbeheerders in harmonie met de omwonenden en de omliggende gemeenten, met respect voor iedereen.*

Dinsdag 28 januari 2020



**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. NOCHTANS BESTAAN ER OPLOSSINGEN...

Onmiddellijke resultaten (*quick wins*), kleine gestructureerde vooruitgang, punctuele verbeteringen, minieme aanpassingen; nochtans bestaan er oplossingen om hier en daar de ervaring en het gevoel van de omwonenden rond de Luchthaven Brussel-Nationaal te verbeteren.

Er werd geen enkele aanpassing uitgevoerd aan de vluchtprocedures sinds 2 april 2015. Niks werd aangepast en verschillende rechterlijke beslissingen worden nog steeds niet correct uitgevoerd door een gebrek aan een correcte toepassing ervan.

Dit dossier verdient echt bijzondere aandacht van de federale regering teneinde beslissingen worden genomen, zodat er een eerlijke concentratie en verdeling is met een isolatieplan/onteigeningsplan. Het is niet aan ons om dit te beslissen, maar de problematiek kan zonder enig genomen beslissing niet eeuwig blijven bestaan.

De autonome en onafhankelijke Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal, kan niet eeuwig de rol als buffer blijven opnemen tegen de frustraties van de omwonenden van de luchthaven. De dienst behandelt niet enkel de klachten, maar wil ook dat er beslissingen worden genomen, dat er vooruitgang wordt geboekt, dat beslissers hun verantwoordelijkheid opnemen bij besluitvorming.

## 2. EEN GEBRUIKSVRIENDELIJK EN DUURZAAM EVENWICHT TUSSEN LUCHTVAART EN MILIEU

Zonder het bestaan en de exploitatie van het luchthavenplatform van Brussel-Nationaal op het grondgebied van Zaventem in vraag te stellen, moet er worden opgemerkt dat de afstand van deze site ten opzicht van de urbanisatie van de Brusselse steden, Leuven en Mechelen tegelijk een voordeel is op vlak van toegankelijkheid van deze luchthaven maar ook een nadeel is met betrekking tot de gematigde hoogte van de overvluchten en de gevolgen van geluidsoverlast.

Elk privaat handelsbedrijf, dat een economische activiteit exploiteert en de onmiddellijke omgeving van zijn burens beïnvloedt, mag in 2020 geen kritiek meer van de nabijgelegen gemeenten, van de hand wijzen.

De privéonderneming van de luchthavensite van Brussel-Nationaal, het commercieel bedrijf "Brussels Airport Company", moet intensieve inspanningen leveren op vlak van communicatie, dialoog, begrip en empathie ten aanzien van de omwonenden, verenigingen en actiescomités, gemeentelijke mandatarissen en gemeentebesturen.

De privéonderneming van de luchthavensite van Brussel-Nationaal, het commercieel bedrijf "Brussels Airport Company", moet eveneens compromissen sluiten bij onderhandelingen met de omringende wereld. Zij moet het eveneens eens zijn met na te leven milieumaatregelen, met als doel een beter milieu te verzekeren voor het Brussels en Vlaams Gewest in een poging om luchtverontreiniging van het luchtverkeer te verminderen en tegelijk de klimaatopwarming te bestrijden.

We zijn in een onderhandeling van “geven en nemen”, tussen de privéonderneming “Brussels Airport Company” en de verstedelijkte wereld die de Luchthaven Brussel-Nationaal omringt. Concessies aan de omwonenden, verenigingen en gemeenten zouden verplicht moeten zijn, om een evenwichtige economie en milieu te verwezenlijken en de continuïteit van een luchthaven te garanderen die gebruiksvriendelijk zou zijn maar ook ... duurzaam! De anonieme privéonderneming “Brussels Airport Company” heeft haar eisen gesteld, maar verbindt zich er niet toe een overeenkomst na te leven, zij biedt ook niks in ruil voor sommige garanties met betrekking tot de voortzetting van een constante luchthavenactiviteit.

Haar burens en omwonenden respecteren, betekent ook het respecteren van hun onvervreembare Recht op een beter leefmilieu, betekent ook onderling overleggen met de gemeenten en verenigingen om tot een aanvaardbaar compromis te komen waarbij elk van hen de nodige compromissen sluit, om een harmonieuze integratie van de luchthaven te bereiken in haar stedelijke omgeving.

### 3. KORT HISTORISCH OVERZICHT VAN HET DOSSIER VAN DE OVERVLUCHTEN RONDOM BRUSSEL-NATIONAAL

De kwestie inzake vliegroutes, gevolgd door de vliegbewegingen vanaf Brussel-Nationaal komen reeds op de voorgrond van de politieke actualiteit sinds 16 mei 1972, datum van de eerste lofwaardige testen - zonder enige kwade bedoeling - van de voormalige Regie der Luchtwegen bij het uittekenen van nieuwe vluchtprocedures, na de indienstelling van zware vliegtuigen (Boeing 747) door het nationaal bedrijf SABENA.

Ten gevolge van klachten van de gemeente van Meise en van haar gedeputeerde en wethouder Chabert, werd het testen van nieuwe procedures (waarbij Brussel werd vermeden via Meise) onderbroken op 1 augustus 1972.

Achtereenvolgens leverden de Ministers van Mobiliteit elk hun persoonlijke bijdrage bij de creatie van nieuwe opstijgprocedures:

- **Chabert**, opstijgprocedure specifiek voor zware vliegtuigen, *17 januari 1974*
- **Chabert**, opstijgprocedure recht door in de as van de baan, *22 juli 1974*
- **Dehaene**, begin van de nachtvluchten vanaf baan 19, *19 december 1988*
- **Coëme**, speciale procedure met omleidingsroute 's nachts, *10 december 1992*
- **Durant**, opstijgprocedure 's nachts via het noorden, *31 oktober 2002*
- **Onkelinx**, opstijgprocedure 's nachts via het kanaal, *12 juni 2003*
- **Anciaux**, 50/50 verdeling van de opstijgingen 's nachts tussen banen 19/25R, *22 juli 2003*
- **Anciaux**, opstijgprocedure 's nachts met omleidingsroute Zulu, *22 januari 2004*
- **Anciaux**, opstijgprocedure overdag zogenaamd 25R korte bocht, *22 maart 2004*
- **Schouppe**, verwezenlijkt door Wathélet, aanpassingen van de opstijgprocedures *tussen januari en maart 2014*

Elke opeenvolgende Minister zal met de eer gestreken worden, of niet, met een Plan op zijn naam waarbij hij al dan niet een nieuwe procedure, een nieuw systeem heeft ontwikkeld of de windnormen heeft gewijzigd (Plan Chabert, Plan Dehaene, Plan Durant, Plan Anciaux, Plan Landuyt, Plan Schoupe, Plan Wathelet, en Plan Galant). De laatste aanpassing dateert van 2 april 2015 met de afschaffing van “brede bocht naar links 25R zonder doorgang langs het Huldenbergbaken”.

Bovendien en net zo mysterieus, zijn de vluchtprocedures en vluchtroutes verplaatst van regio naar regio naargelang de dagen, weekends of gebruikte banen. Hetzij hoofdzakelijk de vluchtcorridor met opstijgingen, met westelijke reisbestemmingen (Frankrijk, Spanje, Portugal, Algerije, Marokko) via het baken van Chièvres, hetgeen het riskant evenwicht van een gelijke verdeling van de overvluchten verstoort tussen de omliggende zones.

Hierbij moet merkwaardig genoeg opgemerkt worden dat, bestemmingen zoals Tunesië, Egypte, Afrika of het zuiden van Frankrijk overgeschakeld zijn naar een vluchtroute langs het baken van Chièvres naar een vluchtroute langs het baken van Huldenberg met het doel het aantal vliegtuigen te verhogen voor deze procedure 25-CHARLIE met bocht naar links. Deze is de belangrijkste opstijgprocedure met een unieke luchtcorridor, waarbij een sterke concentratie aan overvluchten zich situeert boven het westen van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Echter ontbreekt nog steeds een daadwerkelijk “geluidskadaster”, hetzij een duidelijke en precieze cartografie van de overvlogen zones, met geluidsniveau en immissieniveau, frequentie van de vluchten, intensiteit, het aantal vluchten, omstandigheden en perioden van de vluchten.

Deze cartografie was nochtans een van de vereisten van het “voorlopig” besluit van de Ministerraad van 3 december 2003 betreffende het Spreidingsplan van Bert Anciaux, maar werd nog steeds niet ontwikkeld.

Te meer daar diverse rechterlijke beslissingen elke spreiding verbieden bij gebruik van andere banen, anders dan het preferentieel baangebruik 25R/L.



## 4. ONTWIKKELING VAN DE 5 CONCRETE VOORSTELLEN VAN DE LUCHTVAART-OMBUDSMAN

De Luchtvaart-Ombudsman brengt 5 concrete voorstellen naar voren voor een gebruiksvriendelijke en duurzame luchthaven, met respect voor een juist evenwicht tussen milieu en economie, wetende dat er uiteraard geen mirakeloplossing bestaat in de kwestie van de overvluchten rondom de Luchthaven Brussel-Nationaal.

### ***4.1 Voorstel 1: het individueel geluidsniveau (QC) van de vliegtuigen overdag en 's nachts verminderen***

Het individueel geluidsniveau van de vliegtuigen, hetzij de Quota Count (QC) van vliegtuigen, bleef ongewijzigd sinds 1 januari 2010 (Ministerieel Besluit van 27 juli 2009). Dit cijfer stemt overeen met het geluidsniveau van elk vliegtuig naargelang zijn motortechnologie en is berekend volgens het individueel maximum gewicht van elk betrokken vliegtuig bij opstijgingen, zoals gecertificeerd tijdens zijn productie (MTOW= Maximum Take Off Weight).

Om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren om enkel de recentste, de modernste en de meest geluidloze vliegtuigen te gebruiken op Brussel-Nationaal, zou het wenselijk kunnen zijn om de QC-limieten nog meer te verminderen tijdens de dag- en nachtperiode.

Deze limieten bedragen actueel:

- QC 8.0 tussen 23:00 uur en 05:59 uur (NACHT)
- QC 12.0 tussen 06:00 uur en 06:59 uur (OCHTEND)
- QC 48.0 tussen 07:00 uur en 20:59 uur (OVERDAG)
- QC 24.0 tussen 21:00 uur en 22:59 uur (AVOND)

De NACHT, OCHTEND, en AVOND periodes verdienen een betere bescherming, dus een belangrijke netto afname van het individueel geluidsniveau (QC).

**De Luchtvaart-Ombudsman stelt een aanpassing van de QC-limietwaarden voor met een niveauvermindering tijdens de nacht, 's ochtends, in de avond en overdag.**

### ***4.2 Voorstel 2: concrete maatregelen nemen om de bewegingen van zwaardere vliegtuigen te beperken tussen 20:00 uur en 08:00 uur***

Sinds 2009 is de luchtvloot fundamenteel geëvolueerd met de opkomst van zware vliegtuigen met 2 motoren zoals de Airbus A.330 en 350 of de Boeing 767-777 en 787. Vrachtvliegtuigen met 3 reactoren (DC-10 of MD- 11) worden bijna niet meer gebruikt op Brussel-Nationaal, hoewel zware vliegtuigen met 4 reactoren (Boeing 747 en Airbus A.340 en A.380) nog zeldzamer voorkomen (710 vliegtuigen met specifieke DELTA-procedure in 2016, 660 in 2017 en 493 in 2018).

Juist voor 23:00 uur stijgen regelmatig zware vliegtuigen op, waarbij deze het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest overvliegen langs de DELTA-opstijgprocedure (bocht vanaf 4.000 voet, procedure onveranderd sinds 17 januari 1974).

Zelfs recente, nieuwe en doeltreffende, vliegtuigen veroorzaken grote geluidshinder door hun zware massa bij het opstijgen en dus door hun lading. Bijgevolg leiden ze tot meer geluidsoverlast in tegenstelling tot andere vliegtuigen.

**De Luchtvaart-Ombudsman stelt voor dat zware vliegtuigen met een gewicht van meer dan 136 ton - wat hun individueel geluidsniveau ook mag zijn – een vliegverbod krijgen (of een evolutionaire beperking) voor landingen en opstijgingen tussen 20:00 uur en 08:00 uur plaatselijke tijd op de Luchthaven Brussel- Nationaal.**

### **4.3 Voorstel 3: het financiële isolatie- en onteigeningsfonds FBMOL dat door B.A.C. wordt beheerd reactiveren**

De Wet van 12 augustus 2000 (B.S. 31.08.200, blz. 29.922) houdende sociale, budgettaire en diverse bepalingen, heeft een organisch budgettair Fonds opgericht 33-4, hetzij het Fonds voor de Beperking van de Milieuovertlast in de Omgeving van de Luchthaven Brussel-Nationaal (FBMOL), artikel 232.

#### **AARD VAN DE INKOMSTEN VAN HET FONDS FBMOL**

De ontvangsten zouden bij een besluit en na overleg in de Ministerraad door de Koning worden toegewezen (geïdentificeerde boeten en gebruiksheffingen, evenals stortingen van B.I.A.C. aan de Schatkist).

Parlementair document DOC 50 1447/004 Begroting van wegen en middelen, pagina 69/70 in het budgettair fonds : “Na afloop van de Ministerraad van 1 juni 2001 werd niettemin herinnerd aan de beslissing dat fonds op te richten en aan de beslissing een lawaai-vergoeding van 25 Belgische frank per dag en 30 Belgische frank per nacht per passagier of per 100 kg cargo te voeren. Het Rekenhof stelt vast dat de ontwerp-begroting voor 2002 dat fonds niet vermeldt in de begrotingstabellen zonder dat echter zijn wettelijk bestaan is opgeheven”.

#### **FINANCIERING**

Overeenkomst van overheid op 22 februari 2002: punten 6.1 en 6.2:

6.1. *Wat de bepalingen van de isolatiezone betreft, wordt volgend scenario (cfr. Bijlage 2) weerhouden: een WHO-combinatie van hoogstens 10 manifestaties  $\geq$  dB(A) L<sub>Amax</sub>, en hoogstens 5 manifestaties van  $\geq$  50 dB(A) L<sub>Amax</sub> (over 5 dagen), beiden gecombineerd met een gemiddelde L<sub>Aeq</sub> van 26 dB(A). Het isolatiedoel, waarbij rekening wordt gehouden met een reële isolatie van het huis, is een piekresultaat van L<sub>Amax</sub> 45 in de slaapkamer, rekening houdend met een aantal toegelaten overschrijdingen zoals hierboven aangegeven en met het bestaan van Gewestelijke immissienormen.*

6.2. *De betrokken regeringen aanvaarden het voorstel van de federale regering, zoals geformuleerd in bijlage 3. Het betreft de **concrete uitvoering van het isolatieprogramma**. Dit voorstel heeft onder meer betrekking op de structuur en het beheer van het programma en bevat garanties voor de financiering en de tijdige uitwerking ervan en de betrokkenheid van de ter zake gemeenten.*

Alvorens hiernaar over te schakelen komen de betrokken regeringen volgende principes overeen :

- het isolatieprogramma geldt enkel voor het woningpark dat bestaat op de datum van invoering van de isolatienorm die de gewesten zo snel mogelijk moeten inschrijven in hun regelgeving voor de bouw van nieuwe woningen;
- er moet op basis van objectieve criteria een procedure worden uitgewerkt voor de aanpassing van de contouren (gebaseerd op simulaties) bij de concrete situatie op het terrein;
- eveneens moet worden uitgeklaard wie beslist om in te gaan op het aanbod, de eigenaar of de huurder, de regeringen erkennen het principe dat de huurder desnoods de eigenaar moet kunnen verplichten in te gaan op het isolatievoorstel;
- hierbij moet ook de problematiek van de sociale huisvesting worden betrokken;
- het voorwerp van de isolatie heeft betrekking op de slaapvertrekken; dit begrip moet juridisch sluitend worden omschreven;
- de financiering van het isolatieprogramma wordt, al naargelang van de geluidszone binnen de contour voor 15%, 10% of 0% (voor de binnenste zones) gedragen door de eigenaar;
- om juridische en praktische problemen te vermijden blijft de isolatienorm contact tenminste gedurende de uitwerking van het isolatieproject;
- de door de federale regering, met B.I.A.C. afgesproken tarifiering, kan niet meer worden verhoogd; ook kan B.I.A.C. in geen enkel opzicht de additionele schuldenlast op zich nemen om de uitvoering van het programma te versnellen; daarom moet een mechanisme worden uitgedacht dat, zonder de financiële positie van B.I.A.C. te bezwaren, de versnelde uitvoering tussen een financieringsvennootschap (ISOL-FIN) waarin de publieke overheden een meerderheid hebben opdat de schulden niet aan B.I.A.C. toerekenbaar zijn enerzijds, en een exploitatievennootschap (ISOL-EX) anderzijds om toch een soepele werking te kunnen garanderen, die het programma uitvoert, zoals bepaald door ISOL-FIN.

## AFSCHAFFING

Dit Fonds werd afgeschaft op 5 maart 2002 ter uitvoering van de beslissing van de Ministerraad op 27 april 2001 om de missies over te dragen naar B.I.A.C., onder andere de financiering. B.I.A.C. (vandaag de dag "Brussels Airport Company") heeft dit Fonds nooit uitgevoerd of gefinancierd.

## PARLEMENTAIRE VRAGEN

Belgische Senaat, Schriftelijke vraag n°4-4093 van 14 augustus 2009: er werd binnen dit organiek fonds tot op heden geen enkele activiteit geregistreerd. Het saldo van de beschikbare middelen is bijgevolg "nihil".

Belgische Senaat, Schriftelijke vraag n°4-4820 van 22 oktober 2009: de uitvoeringsbesluiten werden niet genomen. Betreft de lawaaitaks werden er ook geen beslissingen genomen.

**De Luchtvaart-Ombudsman stelt voor dat de federale regering de uitvoeringsbesluiten gebruikt om het FBMOL te financieren via een vertrekbelasting dat naar milieunormen is berekend voor het luchtverkeer op de Luchthaven Brussel-Nationaal (tarief per passagier, per beweging, per ton vrachtvolume, per maximum toegelaten gewicht van vliegtuigen bij vertrek).**



#### ***4.4 Voorstel 4: het voorzetten van de volledige afwerking van de geluidsmuur en de proefloods voor het testen van de reactoren (beloofd sinds 1989)***

De geluidsmuur bestaat uit een klein deel, waarmee enkel het dorpscentrum van Steenokkerzeel, nabij de Controletoren van skeyes, rondom de Coenen- en Lo-Molenstraat, wordt beschermd. De bewoners van Humelgem, Perk, Melsbroek, Kortenberg, Steenokkerzeel, Diegem en Zaventem vragen reeds sinds enkele jaren dat een daadwerkelijke, afgewerkte geluidsmuur, de volledige luchthavensite omzeilt teneinde dat er geen geluidshinder aan grond meer ontstaat rondom de Luchthaven Brussel-Nationaal.

De constructie van een complete geluidsmuur alsook de installatie van de proefloods voor de reactoren, behoorden tot het actieplan tegen de geluidshinder, voorgesteld door Minister Dehaene in 1989. Geen van beiden werden ooit volledig gebouwd.

**De Luchtvaart-Ombudsman stelt voor om de volledige bouw van de geluidsmuur voort te zetten op de heuvels, gebogen naar de binnenkant van de luchthavensite rondom de hele Luchthaven Brussel-Nationaal. Dit geldt ook voor de proefloods voor het testen van de reactoren, in de buurt van de verkeersweg aan grond, Whisky genaamd.**

#### ***4.5 Voorstel 5: naleven van alle gerechtelijke beslissingen waartegen geen beroep werd aangetekend evenals alle Wetten en Regelgevingen (geval van de Boeing 777 die illegaal en in overtreding wordt gebruikt tijdens de nacht)***

**De Luchtvaart-Ombudsman eist dat alle betrokken partijen binnen de organisatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal alle Wetten, Arresten en Reglementen naleven alsook alle rechterlijke beslissingen die niet vatbaar zijn voor hoger Beroep, en dus afdwingbaar zijn.**



## 5. DE 5 VOORNAAMSTE EISEN DIE VERVAT ZITTEN IN DE MELDINGEN VAN DE OMWONENDEN EN VERENIGINGEN

De Luchtvaart-Ombudsman lost de klager af – door de 5 voornaamste eisen te citeren – vervat in de klachten, sinds 2002 gericht aan de Ombudsdienst van de federale regering.

*OPGELET deze eisen komen NIET van de Luchtvaart-Ombudsman maar van de omwonenden.*

### **5.1 Eis 1: het toepassen van een Europese milieunacht van 22:00 uur tot 07:00 uur zonder enige vlucht tijdens de nacht**

Deze vraag bestaat erin de Luchthaven Brussel-Nationaal te sluiten voor alle luchtverkeer tussen 22:00 uur en 07:00 uur en geen enkel vertrek of landing toe te laten tijdens dit tijdsvenster, behalve voor humanitaire vluchten of vluchten met noodsituatie.

### **5.2 Eis 2: duidelijkheid rond windnormen en stabilisatie van het preferentieel baangebruik**

De vraag bestaat erin om in de procedures, op een duidelijke en objectieve manier zonder ondubbelzinnigheid, noties te definiëren:

- vastzetten van grenswaarden bij de windcomponenten op de preferentiële banen 25R/L en op de andere alternatieve banen 01,07L en 19;
- definitie van de gemiddelde windsnelheid, notie van rustige en variabele wind;
- definitie van de maximale windsnelheid en windstoten;
- keuze van de al dan niet in achtname van rugwind op zekere hoogte bij de keuze van het baangebruik;
- tonnagelimit bij het gebruik van bepaalde banen;
- keuze aan de meteo bij de selectie van het baangebruik (voorspellingen, verwachtingen, werkelijke windmetingen);
- het al dan niet bepalen van een operationele marge, termijn bij baanwijziging;
- volledige transparantie bij het besluitvormingsproces bij de selectie van de banen en publicatie van metingen van de anemometers;

### ***5.3 Eis 3: het gebruik van de Boeing 747 afschaffen en het vliegverkeer en de procedures van zwaardere vliegtuigen (Boeing 767-777-787, Airbus A-330 en A-340) beter beheren***

De vraag bestaat erin om de gebruiksvoorwaarden van de specifieke DELTA-procedure te herdefiniëren voor het opstijgen van zware vliegtuigen, door vanaf heden een notie in te voeren met een gecertificeerd gewicht van minimum 136 ton. De notie zou gelden voor specifieke zware vliegtuigen in plaats van de verwijzing naar de vier reactoren die dateert van januari 1974. De vraag bestaat er tevens ook in om specifieke opstijgprocedures te voorzien voor zware vliegtuigen waarbij dichtbevolkte zones worden vermeden.

Oudere vliegtuigen met type Boeing 747 zouden niet meer mogen toegelaten worden om op Brussel-Nationaal te vliegen.

### ***5.4 Eis 4: het volume van het jaarlijks vliegverkeer tijdens de dag begrenzen en controleren***

De vraag bestaat erin een jaarlijkse limiet te kunnen vastzetten van het aantal aanvaarde bewegingen die van en naar de luchthaven mogen opereren.

### ***5.5 Eis 5: een objectieve geluidskadaster opstellen in de overvlogen gemeenten, wijk per wijk, met de geluidspieken, de geluidsniveaus, de frequentie van de overvluchten en het aantal overvluchten, zowel overdag als tijdens de nacht (beloofd sinds 2003)***

De vraag bestaat erin om een werkelijk “geluidskadaster” te verwezenlijken, hetzij een duidelijke en precieze cartografie van de overvlogen zones, met geluidsniveau en immissieniveau, frequentie van de vluchten, intensiteit, het aantal vluchten, omstandigheden en perioden van de vluchten.

Deze cartografie was nochtans een van de vereisten van het “voorlopig” besluit van de Ministerraad van 3 december 2003 betreffende het Spreidingsplan van Bert Anciaux, maar werd nog steeds niet ontwikkeld. Te meer daar diverse rechterlijke beslissingen elke spreiding verbieden bij gebruik van andere banen, anders dan het preferentieel baangebruik 25R/L.

## 6. CONCLUSIES

De Luchtvaart-Ombudsman Philippe TOUWAIDE wil erop wijzen dat er geen enkele juridische onzekerheid bestaat in het kader van de exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, niet meer dan dat er eensluidende vonnissen zouden zijn. De Luchtvaart-Ombudsman herinnert er eveneens aan dat de veiligheid van het vliegverkeer en het gebruik van de banen van veel groter belang is dan andere overwegingen.

Volgens **Philippe TOUWAIDE**: *“er bestaat geen enkele mirakeloplossing in het dossier van de vluchten rondom Brussel-Nationaal, maar wel punctuele veranderingen die de globale situatie van iedereen kan verbeteren”*.

De Luchtvaart-Ombudsman wil alleen maar dat aanvaardbare, duurzame en gebruiksvriendelijke oplossingen – eindelijk – worden geleverd teneinde vrede te herstellen tussen de Luchthaven en de gemeenschap die deze omringt.

De gehele problematiek van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal moet met moed en vastberadenheid worden aangepakt door alle betrokken partijen, teneinde een juist, aanvaardbaar evenwicht te bekomen, maar elke partij zal onverbiddelijk toegevingen moeten doen en compromissen moeten sluiten.

De Luchtvaart-Ombudsman en zijn team, onmisbare actoren voor het dossier sinds meer dan 18 jaar, volledig autonoom en onafhankelijk, zonder enig belangenconflict, stellen hun ervaring en hun kennis in het werk om oplossingen mogelijk te maken.

Wij verbinden ons ertoe.

*OPGELET deze opmerkingen komen NIET van de Luchtvaart-Ombudsman maar van de omwonenden.*





**Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal**  
c/o skeyes site 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

Tweede editie 2023