

Monsieur le Député Jean-Marc DELIZÉE

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITÉ,  
DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET  
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES

Palais de la Nation  
Place de la Nation 1,  
1008 Bruxelles

Bruxelles-National, le lundi 31 mai 2021

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Députés Fédéraux,

**Concerne : votre demande d'avis écrit sur la proposition de résolution 291 visant à pallier le problème des nuisances générées par le survol aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-National tout en conciliant le développement économique de cet aéroport.**

Le Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National a eu l'honneur de prendre connaissance de votre demande d'avis écrit du 21 mai 2021 sur la proposition de résolution 291 visant à pallier le problème des nuisances générées par le survol aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-National tout en conciliant le développement économique de cet aéroport. Dès lors nous vous prions de bien vouloir prendre connaissance de l'avis motivé du Collège des Médiateurs rendu le lundi 31 mai 2021 et relatif à votre demande.

Mijnheer de Volksvertegenwoordiger Jean-Marc DELIZÉE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS  
VOORZITTER VAN DE COMMISSIE VOOR  
MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE  
INSTELLINGEN.

Paleis der Natie  
Natieplein 1,  
1008 Brussel

Brussel-Nationaal, maandag 31 mei 2021

Mijnheer de Voorzitter,  
Dames en Heren de Federale  
Volksvertegenwoordigers,

**Betreft : Uw verzoek om een schriftelijk advies over het voorstel van resolutie 291 dat tot doel heeft het probleem van de overlast door de overvluchten rond de Luchthaven Brussel-Nationaal te verhelpen in overeenstemming met de economische ontwikkeling van deze luchthaven.**

De Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal heeft de eer kennis te nemen van uw schriftelijk verzoek om advies van 21 mei 2021 over het voorstel van resolutie 291 dat tot doel heeft het probleem van de overlast door overvluchten rond de Luchthaven Brussel-Nationaal te verhelpen en deze tegelijk te verzoenen met de economische ontwikkeling van deze luchthaven. Gelieve nota te nemen van het gemotiveerd besluit van het College van Ombudsmannen van maandag 31 mei 2021 in antwoord op uw verzoek.

**DECISION MOTIVEE 17.032  
DU COLLEGE DES MEDIATEURS  
AERIENS**

**CM/T/PHT/FR/2021-05/17.032/31 mai 2021**

Nous soussignés membres du Collège des Médiateurs aériens : **Philippe TOUWAIDE** – Directeur du Service de Médiation et Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral - ; **Juan TORCK** – Médiateur-adjoint – et **Alexandre de SPIRLET** – Médiateur-adjoint en présence des Mesdames **Aurélié DUPONT**, **Mona OUNIS** et **Emily DELBAER** assurant le secrétariat ; réunis en séance collégiale des Médiateurs Aériens en date du 31 mai 2021 rendons, à la demande du Président de la Commission de la Mobilité, des Entreprises Publiques et des Institutions Fédérales du Parlement Fédéral, l’avis motivé suivant :

Vu l’arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d’un Service de Médiation pour l’Aéroport de Bruxelles-National ;

Vu la loi du 28 avril 2010 ;

Vu la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ;

Vu la loi du 2 août 1963 relative à l’emploi des langues en matière administrative ;

Vu la loi du 18 juillet 1966 portant coordination des lois sur l’emploi des langues en matière administrative ;

**ONTWERPBESLUIT 17.032  
VAN HET COLLEGE VAN  
LUCHTVAARTOMBUDSMANNEN**

**CM/T/PHT/NL/2021-05/17.032/31 mei 2021**

Wij, ondergetekende leden van het College van Luchtvaartombudsmannen: **Philippe TOUWAIDE** - directeur van de Ombudsdienst en Luchtvaart-Ombudsman van de Federale Overheid - ; **Juan TORCK** – Adjunct-ombudsman - en **Alexandre de SPIRLET** – Adjunct-ombudsman in de aanwezigheid van mevrouw **Aurélié DUPONT**, **Mona OUNIS** en **Emily DELBAER** die het secretariaat verzorgen; bijeengekomen voor een collegiale vergadering van de Luchtvaart-Ombudsmannen op 31 mei 2021, op verzoek van de Voorzitter van de Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Regering, geven het volgende advies:

Gezien het koninklijk besluit van 15 maart 2002 tot oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal;

Gezien de wet van 28 april 2010;

Gezien de wet van 29 juli 1991 betreffende de formele motivering van administratieve handelingen;

Gezien de wet van 2 augustus 1963 betreffende het gebruik van talen in administratieve aangelegenheden;

Gezien de wet van 18 juli 1966 betreffende de coördinatie van de wetten inzake het gebruik van talen in administratieve aangelegenheden;



## 1 - Analyse de la partie « Développements ».

**Page 3, deuxième paragraphe :** les périphéries survolées comprennent tant la partie NORD (dite Noordrand) qu'EST (dite Oostrand) et ne sont pas limitées au territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. S'il est globalement admis que les avions en phase de décollage sont plus bruyants, il faut reconnaître que lors du transfert des installations aéroportuaires vers le site actuel, il avait été prévu des zones non-constructibles « *non aedificandi* » situées à l'EST du domaine aéroportuaire, du côté de Veltem-Beisem, Kampenhout et Steenokkerzeel, couloirs d'approche vers les pistes 25R et 25L, pour y concentrer justement les atterrissages. Toutefois, il faut admettre que si les atterrissages sont moins bruyants que les décollages, l'altitude stabilisée en phase finale d'approche au-dessus de zones urbaines densément peuplées comme lors de l'utilisation des pistes d'atterrissages 01, 07L et 07R est source de nuisances très élevées (Cour d'Appel de Bruxelles, Arrêts des 17 mars 2005, 31 mars 2017 et 22 avril 2020 ; Cessation Environnementale des 19 juillet 2017 et 1<sup>er</sup> février 2019).

Toute zone située autour du site de Bruxelles-National est susceptible d'être survolée, il n'existe aucune zone, commune ou quartier qui serait une zone interdite de survol, excepté la zone reprise dans l'arrêté royal du 11 juin 1954 relatif à l'interdiction de survol des Châteaux Royaux de Laeken et de Ciergnon. Ainsi la récurrence du survol aérien concerne aussi bien la Région bruxelloise, que le Brabant flamand et le Brabant wallon.

**Page 4, deuxième paragraphe :** il vaut mieux parler de procédure aéronautique que de route aérienne, car le mot route pourrait laisser croire que les avions évoluent tout le temps au même endroit ce qui n'est absolument pas le cas. De nombreux facteurs externes influencent le déplacement des avions dans l'espace aérien (température, humidité de l'air, pression

## 1 - Analyse van de rubriek « Toelichting ».

**Pagina 3, tweede alinea:** de overvlogen gebieden omvatten zowel het NOORDEN (Noordrand) als het OOSTEN (Oostrand) en zijn niet beperkt tot het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hoewel algemeen aanvaard wordt dat vliegtuigen in de opstijgfase meer lawaai maken, moet worden erkend dat bij de verplaatsing van de luchthavenfaciliteiten naar de huidige site, niet-construeerbare "*non aedificandi*" zones voorzien waren gelegen ten oosten van het luchthavendomein, aan de kant van Veltem-Beisem, Kampenhout en Steenokkerzeel, - de naderingscorridors voor de banen 25R en 25L -, teneinde de landingen daar te concentreren. Er moet echter worden toegegeven dat, hoewel landingen minder lawaai veroorzaken dan opstijgingen, de gestabiliseerde hoogte in de eindfase van de nadering boven dichtbevolkte verstedelijkte gebieden, zoals bij het gebruik van de banen 01, 07L en 07R, een bron van zeer grote hinder is (Hof van Beroep te Brussel, Arresten van 17 maart 2005, 31 maart 2017 en 22 april 2020; Milieustakingsvordering van 19 juli 2017 en 1 februari 2019).

Elke zone rond de site van Brussel-Nationaal kan worden overvlogen. Er bestaat geen enkel gebied, gemeente of wijk waar een vliegverbod zou gelden, met uitzondering van het gebied dat is opgenomen in het koninklijk besluit van 11 juni 1954 omtrent het verbod tot overvliegen van de Koninklijke Kastelen van Laken en Ciergnon. Het herhaald voorkomen van vliegverkeer betreft dus zowel het Brussels Gewest als Vlaams-Brabant en Waals-Brabant.

**Pagina 4, tweede alinea:** het is beter om over luchtvaartprocedures te spreken dan over vliegroutes, omdat het woord "route" zou kunnen suggereren dat vliegtuigen altijd over dezelfde plaats vliegen, wat absoluut niet het geval is. . Talrijke externe factoren beïnvloeden de bewegingen van vliegtuigen in het luchtruim (temperatuur, luchtvochtigheid, luchtdruk

atmosphérique, poids de l'avion, motorisation et nombre de réacteurs, force et orientation du vent).

**Page 4, troisième paragraphe :** le Service Fédéral de Médiation fait remarquer que le Gouvernement régional flamand a bien arrêté des normes de bruit sur les nuisances des cafés, des salles de cinémas, des spectacles en plein air et pour les lignes de chemins de fer ; mais par contre n'a pris aucune mesure législative contre le bruit des survols d'avions au-dessus de son territoire.

**Page 5, deuxième paragraphe :** le Service Fédéral de Médiation a déjà signalé à de nombreuses reprises que l'exploitant aéroportuaire privé, la Compagnie commerciale « *Brussels Airport Company* » était et restait en défaut d'appliquer correctement les articles 34 et 36 de sa propre licence aéroportuaire. L'article 34 est une obligation de respecter et de faire respecter les normes acoustiques et l'article 36 est une obligation de collaboration avec le Service Fédéral de Médiation.

A partir du moment où un Directeur de Brussels Airport Company, Feist Arnaud, écrit aux gouvernements en demandant de supprimer les normes de bruit bruxelloises ou en appelant les compagnies aériennes à ne pas procéder au paiement des amendes pour dépassement des normes de bruit bruxelloises, il est manifeste que la société B.A.C. ne respecte pas sa propre licence et certainement pas les articles 34 et 36.

**Page 5, quatrième paragraphe :** le Service Fédéral de Médiation rappelle qu'il plaide depuis 2003 pour qu'une cartographie de tous les survols soit établie ; soit un vrai cadastre du bruit qui devrait déterminer l'étendue des survols (qui est survolé, quand, heure, jour, nuit, intensité, nombre de mouvements, fréquence des survols, pointes de bruit, niveau moyen, niveau maximal, type de trafic, type d'avions, quelle procédure de survol et depuis quelle piste). En effet, la décision du Conseil des Ministres du Gouvernement Fédéral du 3 décembre 2003 stipulait bien que le Plan de

gewicht van het vliegtuig, motorisering en aantal motoren, windsterkte en -richting).

**Pagina 4, derde alinea:** de Federale Ombudsdienst wijst erop dat de Vlaamse Gewestelijke regering wel geluidsnormen heeft vastgesteld voor cafés, bioscopen, openluchtvoorstellingen en spoorlijnen, maar geen wetgevende maatregelen heeft genomen tegen het lawaai van overvliegende vliegtuigen boven haar grondgebied.

**Pagina 5, tweede alinea:** de Federale Ombudsdienst heeft er reeds herhaaldelijk op gewezen dat de private luchthavenexploitant, de handelsmaatschappij "*Brussels Airport Company*", de artikelen 34 en 36 van zijn eigen luchthavenvergunning niet correct naleeft. Artikel 34 is een verplichting om de geluidsnormen na te leven en te doen handhaven en artikel 36 slaat op de verplichting om samen te werken met de Federale Ombudsdienst.

Vanaf het moment dat de Directeur van Brussels Airport Company, Feist Arnaud, regeringen aanschrijft met het verzoek om de Brusselse geluidsnormen af te schaffen of luchtvaartmaatschappijen oproept om niet over te gaan tot het betalen van boetes voor het overschrijden van de Brusselse geluidsnormen, is het duidelijk dat het bedrijf B.A.C. haar eigen vergunning niet respecteert en zeker niet de artikelen 34 en 36.

**Pagina 5, vierde alinea:** de Federale Ombudsdienst herinnert eraan dat hij sinds 2003 pleit voor het in kaart brengen van alle overvluchten, hetzij een echt geluidskadaster dat de omvang van de overvluchten moet bepalen (wie wordt overvlogen, wanneer, tijdstip, dag, nacht, intensiteit, aantal bewegingen, frequentie van de overvluchten, geluidspieken, gemiddeld niveau, maximaal niveau, type verkeer, vliegtuigtype, welke overvliegprocedure en vanaf welke baan). Het besluit van de Ministerraad van de Federale Regering van 3 december 2003

Dispersion présenté par le Ministre Bert Anciaux était une décision provisoire soumise à évaluation sur base d'un cadastre du bruit.

Depuis le 3 décembre 2003, ce cadastre du bruit n'a jamais été réalisé. A ce niveau l'État belge a bien commis une faute (Cour d'Appel de Bruxelles, Arrêts des 31 mars 2017 et 22 octobre 2020) en n'ayant pas réalisé d'études d'incidences ou de cartographie du bruit (Cessations Environnementales des 19 juillet 2017 et 1er février 2019).

De plus, l'étude d'impact présentée par l'État belge sous le nom d'ENVISA a été jugée comme insuffisante et ne répondant pas aux jugements de Cessation et doit être recommencée (Cessation Environnementale du 9 décembre 2020) et ne pouvant pas prétendre à représenter une vraie cartographie ou cadastre du bruit.

**Page 5, cinquième paragraphe :** le Service Fédéral de Médiation estime que des règles strictes et respectées de limitation des volumes de bruit émis par les avions doivent être définies à Bruxelles-National, soit des niveaux maximum de quota individuel de bruit des avions, dit QUOTA COUNT ou QC. Les niveaux actuels publiés datent du 1er juillet 2010 et n'ont plus jamais été adaptés, bien que la composition de la flotte aéronautique ait considérablement évolué depuis 11 ans. Il est donc indispensable de fixer de nouvelles limites maximales inférieures aux limites actuelles de 8,0 de nuit, de 12,0 en matinée, de 48,0 en journée et de 24,0 en soirée.

De même, il conviendrait d'aboutir à des restrictions opérationnelles par type d'avions, en interdisant l'emploi de certaines procédures aux avions répertoriés comme HEAVY par les instances internationales, soit comme la FAA et l'ICAO les catégorisent, tous les avions d'une masse maximale au décollage supérieure à 136 tonnes (MTOW 136 tonnes = HEAVY).

bepaalde immers dat het door minister Bert Anciaux ingediende Spreidingsplan een voorlopig besluit was dat moest worden geëvalueerd op basis van een geluidskadaster.

Sinds 3 december 2003 werd dit geluidskadaster nooit uitgevoerd. In dit verband heeft de Belgische Staat een fout begaan (Hof van Beroep te Brussel, Arresten van 31 maart 2017 en 22 oktober 2020) door geen impactstudies of geluidcartografie te hebben opgemaakt (Milieustakingsvordering van 19 juli 2017 en 1 februari 2019).

Bovendien is de door de Belgische Staat onder de naam ENVISA ingediende impactstudie als ontoereikend en niet in overeenstemming met de Stakingsvorderingsarresten bevonden, moet zij worden overgedaan (Milieustakingsvordering van 9 december 2020) en kan zij niet beweren een echte cartografie of geluidskadaster te vormen.

**Pagina 5, vijfde alinea:** de Federale Ombudsdienst is van mening dat op Brussel-Nationaal strikt na te leven regels moeten worden vastgelegd om de beperking van de geluidsvolumes die door vliegtuigen worden uitgestoten, hetzij maximale individuele geluidsquota voor vliegtuigen, QUOTA COUNT of QC genoemd. De huidige gepubliceerde niveaus dateren van 1 juli 2010 en werden nooit aangepast, hoewel de samenstelling van de luchthavenvloot de afgelopen 11 jaar aanzienlijk is gewijzigd. Het is dan ook van essentieel belang nieuwe maximumwaarden vast te leggen die lager liggen dan de huidige grenswaarden van 8,0 in de nacht, 12,0 's morgens, 48,0 overdag en 24,0 's avonds.

Evenzo moeten operationele beperkingen per vliegtuigtype worden vastgelegd, door het gebruik van bepaalde procedures te verbieden voor luchtvaartuigen die door internationale instanties als HEAVY zijn geclassificeerd, hetzij zoals gecategoriseerd door de F.A.A. en de ICAO, alle luchtvaartuigen met een maximum opstijggewicht van meer dan 136 ton (MTOW 136 ton = HEAVY).



**Page 7, première ligne :** le nom officiel de l'aéroport est et reste BRUXELLES-NATIONAL, Brussels Airport est le nom d'une société commerciale titulaire de la licence d'exploitation qui exploite certaines infrastructures aéroportuaires.

**Page 8, troisième paragraphe :** le Service Fédéral de Médiation veille au respect de la Constitution et des lois spéciales. La compétence sur l'organisation des procédures de vol et l'exploitation de Bruxelles-National est une compétence exclusive du Fédéral, tel que stipulé par les lois spéciales du 8 août 1980 :

*Conformément à l'Article 6, § 1er, point X, alinéa 1, 7° de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, les régions sont compétentes pour les matières visées à l'article 107 quater de la Constitution dont :*

*7° l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National;*

*L'autorité Fédérale est compétente en matière:*

- *d'«élaboration des règles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport»;*
- *d'«élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux et les aérodromes publics».*

**Page 8, cinquième paragraphe :** le Service Fédéral de Médiation défend également la création d'une autorité indépendante de contrôle et précise que chaque fois que les Médiateurs signalent des suspicions d'infractions ou d'atteintes à l'intégrité,

**Pagina 7, eerste regel:** de officiële naam van de luchthaven is en blijft BRUSSEL-NATIONAAL, Brussels Airport is de naam van een commerciële onderneming die houder is van de exploitatievergunning en die bepaalde luchthaveninfrastructuur exploiteert.

**Pagina 8, derde alinea:** de Federale Ombudsdienst ziet toe op de naleving van de Grondwet en de bijzondere wetten. De bevoegdheid over de organisatie van de vluchtprocedures en de exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal behoort tot de exclusieve bevoegdheid van de Federale Staat, zoals bepaald door de bijzondere wetten van 8 augustus 1980:

*Overeenkomstig met artikel 6, §1, punt X, 1ste 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 luchtveerkeersveiligheid op de regionale luchthavens en openbare luchtvaartterreinen».*

**Pagina 8, vijfde alinea:** de Federale Ombudsdienst verdedigt eveneens de oprichting van een onafhankelijke toezichhoudende autoriteit en wijst erop dat telkens wanneer de ombudsmannen melding maken van



le Directeur Feist de B.A.C. s'empresse de les minimiser en dénigrant le travail du Service de Médiation et en se plaignant que les Médiateurs ont comme mission de répondre aux plaintes et non de contrôler la légalité des mouvements aériens.

**Page 8, à la fin de l'exposé de motifs :** le Service Fédéral de Médiation soucieux du respect de l'État de Droit, des lois et de la force jugée des décisions de justice rendues insiste qu'il soit mentionné dans les considérants le fait que divers Arrêts de la Cour d'Appel et Jugements du Tribunal de Première Instance sont exécutoires de plein droit et font jurisprudence, les cessations se rapportent aux procédures dites du Ring, du Canal, du virage gauche et des atterrissages 01 :

- **Décisions de justice à respecter :**

- Restrictions opérationnelles dans le choix de l'utilisation de la piste 01/19 qui ne peut PAS être utilisée sans motif ni pour assurer de la dispersion :
  - Cour d'Appel du 17 mars 2005
  - Cour de Cassation du 14 septembre 2006
  - Tribunal de Première Instance du 14 avril 2011
  - Cour d'Appel du 22 octobre 2020
- Cessations Environnementales à respecter :
  - 2 novembre 2004
  - 9 juin 2005 (Cour d'Appel)
  - 31 juillet 2014
  - 19 juillet 2017
  - 1er février 2019
  - 9 décembre 2020

Par son Arrêt du 22 octobre 2020, pour lequel l'État belge n'a pas introduit de pourvoi en

vermoedelijke overtredingen of integriteitsschendingen, de Directeur Feist van BAC deze snel minimaliseert door het werk van de Ombudsdienst te denigreren en zich erover te beklagen dat het de taak van de ombudsmannen is om klachten te behandelen en niet om de wettigheid van het luchtverkeer te controleren.

**Pagina 8, aan het einde van de toelichting:** de Federale Ombudsdienst, bekommerd om de eerbiediging van de rechtsstaat, de wetten en de kracht van gewijsde, dringt erop aan dat in de overwegingen wordt vermeld dat verschillende Arresten van het Hof van Beroep en het Hof van Eerste Aanleg van rechtswege uitvoerbaar zijn en kracht van wet hebben, de stakingsvorderingen hebben betrekking op de zogenaamde Ring- en Kanaalprocedure, de procedure met bocht naar links en de landingsprocedures op baan 01:

- **Gerechtelijke uitspraken die gerespecteerd moeten worden:**

- Operationele beperkingen bij de keuze van het gebruik van baan 01/19 die NIET mag worden gebruikt zonder reden of om voor spreiding te zorgen:
  - Hof van Beroep van 17 maart 2005
  - Hof van Cassatie van 14 september 2006
  - Gerecht van eerste aanleg van 14 april 2011
  - Hof van Beroep van 22 oktober 2020
- Te respecteren Milieustakingsvorderingen:
  - 2 november 2004
  - 9 juni 2005 (Hof van Beroep)
  - 31 juli 2014
  - 19 juli 2017
  - 1 februari 2019
  - 9 december 2020

In zijn arrest van 22 oktober 2020, waartegen de Belgische Staat geen beroep heeft ingediend

Cassation, l'État belge a été condamné pour faute dans la gestion des atterrissages sur la piste 01, a dû payer des indemnités à 93 familles, la Cour d'Appel a reconnu diverses violations du Droit par l'État belge et interdit toute dispersion des survols par les procédures et les pistes sans plan préalable d'aménagement et sans des mesures préalables d'accompagnement.

## 2 - Analyse de la partie « Proposition de Résolution ».

**Page 9, point B :** le Service Fédéral de Médiation estime que ce considérant doit également être complété en mentionnant le Règlement d'exécution (UE) n° 2018/1048 de la commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances devant être appliqué en phases pour les 3 décembre 2020 et au plus tard le 25 janvier 2024.

**Page 9, point C :** le Service Fédéral de Médiation propose de compléter par « *suite entre autres à la non-réalisation depuis décembre 2003 d'une véritable cartographie du bruit* ».

**Page 9, point D :** le Service Fédéral de Médiation propose de compléter par « *tel que rappelé systématiquement dans plusieurs Arrêts de la Cour d'Appel de Bruxelles* ».

**Page 9, point F :** le Service Fédéral de Médiation propose de compléter par « *et de l'article 36 de la même licence imposant au titulaire de l'exploitation de fournir sans délais toutes les informations dont il dispose au Service de Médiation* ».

**Page 9, point H :** le Service Fédéral de Médiation propose de modifier ainsi le considérant « *Considérant qu'un grand nombre d'aéroports européens disposent de réglementations strictes en matière de types d'avions utilisés selon*

bij het Hof van Cassatie, werd de Belgische Staat veroordeeld wegens fouten bij het beheer van de landingen op baan 01, moest hij 93 families een schadevergoeding betalen, erkende het Hof van Beroep verschillende inbreuken op de wet door de Belgische Staat en verbood het elke spreiding van de overvluchten door procedures en banen zonder voorafgaand inrichtingsplan en zonder voorafgaande begeleidende maatregelen.

## 2 - Analyse van de rubriek « Voorstel van Resolutie ».

**Pagina 9, punt B:** de Federale Ombudsdienst is van mening dat deze overweging ook moet worden aangevuld met de vermelding van de Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2018/1048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van de eisen inzake het gebruik van het luchtruim en de exploitatieprocedures met betrekking tot prestatie-gebaseerde navigatie, die gefaseerd moeten worden toegepast tegen 3 december 2020 en uiterlijk op 25 januari 2024.

**Pagina 9, punt C:** de Federale Ombudsdienst stelt voor om "*onder meer omdat er sinds december 2003 geen echte geluidscartografie is opgesteld*" toe te voegen.

**Pagina 9, punt D:** de Federale Ombudsdienst stelt voor om "*zoals stelselmatig in herinnering gebracht in verschillende arresten van het Hof van Beroep te Brussel*" toe te voegen.

**Pagina 9, punt F:** de Federale Ombudsdienst stelt voor om "*en van artikel 36 van dezelfde vergunning, dat de houder van de vergunning verplicht de Ombudsdienst- onverwijld alle inlichtingen te verstrekken waarover hij beschikt*" toe te voegen.

**Pagina 9, punt H:** de Federale Ombudsdienst stelt voor de overweging als volgt te wijzigen: "*Overwegende dat op een groot aantal Europese luchthavens strenge regels gelden voor de gebruikte vliegtuigtypes volgens*





*plusieurs catégories de niveau de bruit individuel (QC), par une limitation de poids au décollage (ICAO/FAA catégorisation Heavy pour les avions d'un MTOW supérieur à 136 tonnes) ou en fonction du survol de nuit, et ce, sans qu'une diminution de l'activité économique ne soit constatée ; ».*

**Page 10, point J :** le Service Fédéral de Médiation propose de modifier ainsi le considérant en « *considérant que la correcte exécution des décisions de justice qui ne font plus l'objet d'un pourvoi en Appel ou en Cassation et qui font droit en tant que chose jugée relève* ».

**Page 10, point K :** le Service Fédéral de Médiation propose de modifier ainsi le considérant en « *considérant que la correcte exécution des décisions de justice qui ne font plus l'objet d'un pourvoi en Appel ou en Cassation et qui font droit en tant que chose jugée relève* ».

**Page 10, point Q :** le Service Fédéral de Médiation propose de modifier ainsi le considérant en « *considérant que la récurrence du survol aérien de la Région bruxelloise, du Brabant flamand et du Brabant wallon constitue* »

### **3 - Analyse de la partie « Demande au Gouvernement ».**

**Page 10, point 1 :** le Service Fédéral de Médiation propose de modifier en « *aéroport urbain dont les activités régulières sont exploitées uniquement pendant la journée entre 07 heures 00 et 21 heures 59 locales* ».

**Page 11, point 4 :** le Service Fédéral de Médiation propose de modifier en « *de fixer la période dite « de nuit » à l'aéroport de Bruxelles-National de 22 heures 00 à 06 heures 59 locales* ».

**Page 11, point 4 :** le Service Fédéral de Médiation propose de modifier en « *de veiller au strict*

*verschillende individuele geluidsniveaucategorieën (QC), door een gewichtsbepanking bij het opstijgen (ICAO/FAA Heavy-categorisering voor vliegtuigen met een MTOW van meer dan 136 ton) of in functie van het tijdens de nacht vliegen, zonder dat een vermindering van de economische activiteit wordt geconstateerd;".*

**Pagina 10, punt J:** de Federale Ombudsdienst stelt voor de overweging als volgt te wijzigen: "*Overwegende dat de juiste tenuitvoerlegging van rechterlijke beslissingen waartegen geen beroep of cassatie meer openstaat en die recht doet als gewijsde valt onder*".

**Pagina 10, punt K:** de Federale Ombudsdienst stelt voor de overweging als volgt te wijzigen: "*Overwegende dat de juiste tenuitvoerlegging van rechterlijke beslissingen waartegen geen beroep of cassatie meer openstaat en die recht doet als gewijsde valt onder*".

**Pagina 10, punt Q:** de Federale Ombudsdienst stelt voor de overweging als volgt te wijzigen: "*Overwegende dat de herhaaldelijke overvluchten van het Brussels Gewest, Vlaams-Brabant en Waals-Brabant...vormt*".

### **3 - Analyse van de rubriek « Verzoekt de Regering ».**

**Pagina 10, punt 1:** de Federale Ombudsdienst stelt voor om te wijzigen in "*een grootstedelijke luchthaven waarvan de alledaagse activiteiten alleen overdag tussen 07:00 en 21:59 uur plaatselijke tijd worden uitgeoefend*".

**Pagina 11, punt 4:** de Federale Ombudsdienst stelt voor om te wijzigen in "*de zogenaamde 'nachtperiode' op de luchthaven van Brussel-Nationaal vast te leggen van 22:00 uur tot 06:59 uur plaatselijke tijd*".

**Pagina 11, punt 4:** de Federale Ombudsdienst stelt voor om te wijzigen in "*om de strikte naleving te*



*respect des valeurs des composantes de vent applicables pour l'utilisation des pistes 01/19, 07R-L/25R-L et de garantir la transparence totale des principes de sélection des pistes et des relevés des divers anémomètres installés autour des pistes de Bruxelles-National ».*

**Page 11, point 6 :** le Service Fédéral de Médiation propose de modifier en « *d'exiger de l'exploitant aéroportuaire Brussels Airport Company qu'il prolonge la piste 25L d'au moins 1800 mètres vers l'Est de manière à permettre certains décollages 25L par un virage strict vers la gauche à partir de l'altitude de 700 pieds et d'obliger le décollage depuis le seuil effectif de piste pour tous les départs quelle que soit la piste utilisée* ».

**Page 11, point 7 :** le Service Fédéral de Médiation attire l'attention des parlementaires sur une incompréhension manifeste en terme de traduction : répartition se traduit par *verdeling*, et dispersion par *spreiding*. Divers Arrêts de la Cour d'Appel de Bruxelles, non réformés, interdisent toute forme de dispersion des vols sans plan d'accompagnement préalable. Donc la version néerlandaise doit évoquer le terme « *een betere verdeling over de regionale luchthavens* ».

**Page 11, point 8 :** le Service Fédéral de Médiation propose de modifier en « *avec les différentes régions du pays dans le cadre de leurs compétences environnementales, dans le respect du pouvoir discrétionnaire de l'État fédéral quant à l'organisation des procédures aéronautiques conformément aux lois spéciales du 8 août 1980* ».

**Page 11, point 9 :** le Service Fédéral de Médiation propose de modifier en « *de respecter et faire respecter l'arrêté* ».

*verzekeren van de waarden van de windcomponenten die van toepassing zijn voor het gebruik van de banen 01/19, 07R-L/25R-L en om de totale transparantie te garanderen van de principes van de baanselectie en van de opmetingen van de verschillende anemometers die rond de banen van Brussel-Nationaal zijn geïnstalleerd*".

**Pagina 11, punt 6:** de Federale Ombudsdienst stelt voor om dit te wijzigen in "*de luchthavenexploitant Brussels Airport Company te verplichten baan 25L met ten minste 1800 meter naar het oosten te verlengen, zodat sommige opstijgingen vanaf baan 25L met een scherpe bocht naar links vanaf een hoogte van 700 voet kunnen worden uitgevoerd en het opstijgen vanaf de effectieve drempel van de baan verplicht wordt voor alle vertrekken, ongeacht de gebruikte baan*".

**Pagina 11, punt 7:** de Federale Ombudsdienst vestigt de aandacht van de parlementsleden op een duidelijk misverstand bij de vertaling : '*répartition*' wordt vertaald als *verdeling*, en '*dispersion*' als *spreiding*. Verschillende Arresten van het Hof van Beroep van Brussel, die niet zijn herzien, verbieden elke vorm van spreiding van vluchten zonder een voorafgaand begeleidend plan. In de Nederlandse versie moet daarom sprake zijn van "*een betere verdeling over de regionale luchthavens*".

**Pagina 11, punt 8:** de Federale Ombudsdienst stelt voor om dit te wijzigen in "*met de verschillende gewesten van het land in het kader van hun milieubevoegdheden, met inachtneming van de discretionaire bevoegdheid van de Federale Staat inzake de organisatie van luchtvaartprocedures overeenkomstig de bijzondere wetten van 8 augustus 1980*".

**Pagina 11, punt 9:** de Federale Ombudsdienst stelt voor dit te wijzigen in "*het decreet te eerbiedigen en de naleving ervan te verzekeren*".

**Page 11, point 10 :** le Service Fédéral de Médiation propose de modifier en « *d'exiger que soit strictement sanctionné tout non-respect des procédures aériennes, tout non-respect des limitations de trafic imposées à certains types d'avions en fonction des périodes de la journée, tout non-respect du niveau de bruit individuel QC ou tout non-respect des limites de poids au décollage ; ainsi que tout non-respect du principe de la sélection des pistes et des valeurs de composantes de vent applicables pour l'utilisation des différentes pistes* ».

**Page 12, point 15 :** le Service Fédéral de Médiation propose de modifier en « *d'interdire les avions les plus bruyants par une diminution progressive des limites de bruit autorisées (QC individuel de bruit par avion, et QC global saisonnier), de limiter l'évolution pendant les périodes sensibles ainsi que sur certaines procédures de décollage des avions gros porteurs d'un poids au décollage supérieur à 136 tonnes et classifiés HEAVY par l'ICAO et la FAA ; et d'instaurer un système d'incitants financiers intégrés dans les redevances d'atterrissages et de décollages* ».

Voici l'ensemble de nos remarques telles que formulées selon votre demande.

Nous restons à votre entière disposition pour tout complément d'information, présentation orale ou réponses aux questions que vous estimeriez devoir nous poser au sein de votre Commission.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés Fédéraux, à l'assurance de notre très haute considération.

**Pagina 11, punt 10:** de Federale Ombudsdienst stelt voor dit te wijzigen in "*eisen dat elke niet-naleving van de vliegprocedures, elke niet-naleving van de verkeersbeperkingen die aan bepaalde vliegtuigtypes worden opgelegd naar gelang van het tijdstip van de dag, elke niet-naleving van de individuele geluidsniveau-QC of elke niet-naleving van de gewichtslimieten bij opstijging; alsook elke niet-naleving van het beginsel van de keuze van de banen en van de windcomponentwaarden die gelden voor het gebruik van de verschillende banen, streng worden bestraft*".

**Pagina 12, punt 15:** de Federale Ombudsdienst stelt voor dit te wijzigen in "*de lawaaierigste vliegtuigen te verbieden door een geleidelijke verlaging van de toegestane geluidsgrenswaarden (individuele QC per vliegtuig en globale seizoensgebonden QC), tijdens gevoelige perioden en op bepaalde opstijgprocedures de evolutie van zwaardere vliegtuigen met een startgewicht van meer dan 136 ton en die door de ICAO en de FAA als HEAVY worden geclassificeerd te beperken; en een systeem van financiële stimulansen in te voeren dat in de landings- en opstijgheffingen is verwerkt*".

Hierbij al onze opmerkingen zoals geformuleerd volgens uw verzoek.

Wij blijven volledig tot uw beschikking voor alle aanvullende inlichtingen, mondelinge presentaties of antwoorden op vragen die u ons in uw Commissie wenst te stellen.

Hoogachtend, Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren de Federale Volksvertegenwoordigers.

*Par le Collège des Médiateurs, les soussignés :*

*Door het College van Luchtvaart-  
Ombudsmannen, ondergetekende:*

**Philippe TOUWAIDE**

Licencié en Droit Aérien  
Directeur du Service Fédéral de Médiation  
Médiateur Aérien du Gouvernement Fédéral

**Alexandre de SPIRLET**

Médiateur-adjoint  
Détaché de skeyes

**Juan TORCK**

Médiateur-adjoint  
Détaché de skeyes

**Emily DELBAER**

Directie Assistente  
Gedetacheerd door skeyes

**Mona OUNIS**

Directie Assistente  
Gedetacheerd door skeyes

**Aurélie DUPONT**

Directie Assistente  
Gedetacheerd door skeyes