

**ONTWERPBESLUIT 17.049 VAN HET COLLEGE VAN LUCHTVAART-OMBUDSMANNEN**  
CM/T/PHT/NL/2024-12/17.049/3 december 2024

**Betreft: Document n° 23.399.01 van het Nederlandse bureau “To70” inzake de windnormen binnen het preferentiële banenstelsel op Brussel-Nationaal**

Wij, ondergetekende leden van het College van Luchtvaart-Ombudsmannen van de Federale Regering van België: **Philippe TOUWAIDE** – Directeur van de Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal en Luchtvaart-Ombudsman van de Federale Regering; **Juan TORCK** – adjunct-Ombudsman, en **Alexandre de SPIRLET** – adjunct-Ombudsman, in aanwezigheid van de dames **Martine VAN RIEL** – adjunct-Directrice, Teamcoördinator en PR-verantwoordelijke, **Charlotte VANVINCKENROYE** – Webmaster, en **Mona OUNIS** en **Emily DELBAER** die het secretariaat verzorgen; bijeengekomen voor een collegiale vergadering van de Luchtvaart-Ombudsmannen op 3 december 2024, geven het volgende advies in de context van het dossier inzake document n° 23.399.01 van maart 2004, opgesteld door het Nederlandse bureau “To70” met betrekking tot de windnormen binnen het preferentiële banenstelsel op Brussel-Nationaal, en maken deze over aan de volgende personen:

- De Minister van Mobiliteit van de Federale Overheid;
- De Voorzitter van de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- De Directeur-generaal van de Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- Mijnheren Kok, Young en Van Weerdenburg van “To70”.

Gezien de wet van 27 juni 1937 tot herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, met name artikelen 5 § 1;

Gezien het koninklijk besluit van 15 maart 1954 voor de regulering van de luchtvaart, en met name artikelen 2 § 2, 43 § 2 en 44;

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 artikel 36 van het koninklijk besluit van betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de Luchthaven Brussel-Nationaal;

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

Gezien artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering dat elke ambtenaar verplicht vermoedelijke schendingen of wetsovertredingen te melden;

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;

Gezien het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de Luchthaven Brussel-Nationaal;

Gezien de Verordening (EU) n° 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG;

Gezien het koninklijk besluit van 11 juni 2023 tot uitvoering van de 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 geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van richtlijn 2002/30/EG;

Gezien de ministeriële of DGLV-instructies van 15 maart 2012 en van 17 juli 2013;

### **PRESENTATIE VAN HET DOSSIER:**

De Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal heeft, via een persoonlijke en dus onofficiële website, kennis genomen van document n° 23.399.01 van "To70" uit maart 2024, origineel getiteld "Windnormen in het preferentiële banenstelsel op de luchthaven Brussel-Nationaal", en wenst binnen haar specialisatie in het luchtvaartrecht, luchtvaartkundige procedures en windnormen haar duidelijke bedenkingen te uiten over de inhoud van uw uiteenzetting en een volledig negatief advies te geven over uw conclusies.

Allereerst is het niet normaal om kennis te nemen van deze publicatie zonder dat deze voorafgaand aan ons werd doorgestuurd.

Vervolgens moeten de volgende opmerkingen overgemaakt worden aan de onderneming "To70", aangesproken als "u" in de volgende overwegingen en opmerkingen:

1. Aangezien uw onderneming To70 onmogelijk op onafhankelijke en onpartijdige wijze kan omgaan met een dergelijke studie voor de FOD Mobiliteit, indien u tevens de adviseur bent voor andere regerings- of besluitvormingsorganen die recht tegenover de centrale federale macht staan. U bevindt zich immers volledig in een situatie met een groot belangenconflict, aangezien u reeds klant bent van Brussels Airport Company, de Vlaamse overheid, de Provincie Vlaams-Brabant en de Overlegcommissie Luchthaven Vlaams-Brabant, terwijl deze entiteiten geen grondwettelijke bevoegdheid hebben in het kader van het vaststellen van technische regelgeving voor het gebruik van Brussel-Nationaal. De speciale wetten van 8 augustus 1980 hebben voorrang op elke andere overweging;

2. Aangezien u merkwaardig genoeg vanaf het begin van de analyse direct opvallende opmerkingen onder “Achtergrond” formuleert, wat de partijdigheid van uw analyse bevestigt;
3. Aangezien u beweert dat het vonnis van het Hof van Beroep te Brussel van 22 oktober 2020 zou hebben gevraagd om “een terugkeer naar de situatie van voor de instructie van 16 december 2013”; hetgeen een merkwaardige visie toont op een rechterlijk vonnis dat afdwingbaar is en niet onderhandelbaar. Het gerecht vraagt niet, het gerecht oordeelt en beveelt. Ook negeert u het vonnis van de Raad van State van 22 mei 2017 en het vonnis van de Rechtbank van eerste aanleg van 22 december 2023;
4. Aangezien skeyes terecht heeft geweigerd u te ontmoeten aangezien u niet gecertificeerd bent voor audits;
5. Aangezien u op geen enkel moment contact heeft opgenomen met de Federale Ombudsdienst om de historiek van het dossier te overlopen, of de relevantie studies op te vragen;
6. Aangezien u slechts één studie weerhoudt, namelijk die van Aightsight, ofwel de enige die niet werd gevalideerd door de Federale Regering, en u de daaropvolgende studies die door de Ministers en hun experts werden gevalideerd vergeet. Het geheel van 5 specifieke studies, uitgevoerd om de windcomponentwaarden op de Luchthaven Brussel-Nationaal te bepalen, moet worden overwogen:
  - **A.A.C.:** “Safety case study on cross and tailwind criteria”, uitgevoerd in opdracht van Brussels Airport Company op 12 mei 2004, die een componentwaarde van 7 knopen rugwind aanbeveelt voor baan 25R/L;
  - **DGLV:** “Prestatiestudie voor componenten van 7 knopen rugwind en 20 knopen zijwind voor preferentieel gebruik van de banen 25 en 07 (R&L) van de Luchthaven Brussel-Nationaal”, uitgevoerd door het DGLV in opdracht van de Belgische regering op 10 januari 2005, waarin een componentwaarde van 7 knopen rugwind wordt aanbevolen voor de banen 25R/L;
  - **Aightsight:** “Study on the maximum wind component figures applicable to the use of runways at the Brussels National Airport”, uitgevoerd in opdracht van de Belgische federale regering op 24 september 2009, die een componentwaarde van 5 knopen rugwind aanbeveelt voor de banen 25R/L, deze studie is NIET gevalideerd door de regering;
  - **ENVISA:** “Studie over het gebruik van baan 20 op Brussel-Nationaal”, uitgevoerd in opdracht van het DGLV op 3 juli 2013, en waarin wordt aanbevolen de tonnage van vliegtuigen die opstijgen van baan 20 te beperken tot maximaal 80 ton indien een componentwaarde van 7 knopen rugwind wordt gedefinieerd op baan 20 bij het opstijgen, studie gevalideerd door de regering op 10 juli 2013;
  - **TOUWAIDE:** “Veiligheidsstudie over de limiet van 12 knopen maximum van de kleine rugwindstoot” die de begrippen gemiddelde snelheid, maximale snelheid, kleine windstoot onder 5 knopen die de gemiddelde snelheid niet beïnvloedt en wind die in vlagen waait perfect van elkaar onderscheidt. Deze studie werd nooit betwist of bekritiseerd en toont aan dat de limiet van 12 knopen voor de kleine windstoot geen veiligheidsproblemen veroorzaakt;

7. Aangezien u ten onrechte beweert dat de instructie van 17 juli 2013 zou voorschrijven te blijven vliegen tot een rugwindcomponent van 12 knopen gemiddelde windsnelheid, wat VALS is. Deze instructie, overigens gevalideerd door de Raad van State, de Rechtbank van eerste aanleg en het Hof van Beroep te Brussel, stelt duidelijk vast dat deze drempel van 12 knopen geïnterpreteerd moet worden als maximaal 12 knopen voor de onmiddellijk kleine windstoot van minder dan 3 seconden, geobserveerd over de 2 laatste minuten en die de gemiddelde windsnelheid NIET beïnvloedt. We behouden dus wel degelijk een gemiddelde windsnelheid van 7 knopen met kleine windstoten van minder dan 5 knopen die niet worden meegerekend;
8. Aangezien de windnorm 10 knopen rugwind, inclusief windstoten, bedroeg tussen 12 juni 2003 en 19 februari 2004; dit op vraag van luchtvaartmaatschappijen en zonder enige reactie van de piloten, terwijl de kleine onmiddellijke windstoten die de gemiddelde windsnelheid niet beïnvloedden niet in aanmerking werden genomen onder een maximum van 15 knopen (10 + 5 knopen);
9. Aangezien de pilotenvereniging BeCA op 11 mei 2004 de norm van 7 knopen heeft geaccepteerd op basis van bijkomende voorwaarden zoals omschreven in de A.A.C.-studie van 2004;
10. Aangezien u doorheen uw document een betreurenswaardig misverstand handhaaft tussen de gemiddelde windsnelheid, de maximale windsnelheid en wind die in vlagen waait, zonder ooit het begrip gusts aan te kaarten wanneer NADP-procedures zijn gepubliceerd. De kleine onmiddellijke windstoot moet namelijk niet worden meegerekend onder 5 knopen, wanneer zij de gemiddelde windsnelheid niet beïnvloedt;
11. Aangezien u zich vergist in de definitie uit de ICAO-aanbevelingen omtrent de windnormen die slechts voor preferentiële banen met geluidsbeperking kunnen worden aanbevolen, zonder status van norm of verplichting. Dit komt overeen met de banen 25R/L van Brussel-Nationaal. Het gaat wel degelijk om aanbevelingen aangezien de luchthavens van Orly en Charleroi een windnorm van 8 knopen zonder windstoten toepassen. Het toppunt is dat de belangrijkste luchthaven van Nederland, waarvan de werking u niet onbekend zou moeten zijn, een windnorm van 7 knopen hanteert, zonder rekening te houden met windstoten boven 10 knopen: "gusts below 10 KT shall not be taken into account" (deze norm wordt trouwens niet betwist in Nederland). De luchthavens van Palma de Mallorca, Madrid en Lanzarote hebben zelfs een windnorm van 10 knopen waarbij de windstoten niet worden meegeteld;
12. Aangezien u geen enkel verschil vaststelt tussen de banen, terwijl de banen 07R/L altijd in VOR-modus worden gebruikt bij het landen, het ILS van baan 01 categorie I is, baan 01/19 hellend en de kortste baan is zonder veiligheidszones, en de RESA- en EMAS-uitrustingen niet zijn geïnstalleerd aan het einde van baan 19. De 3 banen van Brussel-Nationaal zijn dus absoluut niet met elkaar te vergelijken;
13. Aangezien u geen enkele keer refereert aan het Uitvoeringsbesluit EU 2018/1048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en vluchtuitvoeringsprocedures in verband met prestatiegebaseerde navigatie, terwijl de naderingsprocedures in overeenstemming met de vereisten van de specificatie omtrent de RNP-nadering op luchthavens in werking gesteld had moeten worden op alle banen van Brussel-Nationaal vóór 25 januari 2024;
14. Aangezien u de operationele beperkingen van de A.A.C.-studie 2004 met betrekking tot de gebruiksvoorwaarden van baan 19 voor opstijgingen ("not a mature runway") niet heeft weerhouden;

15. Aangezien u nergens het feit benoemt dat de windcomponentwaarde op Brussel-Nationaal gedurende 30 jaar en zonder enige betwisting 8 knopen was, zonder rekening te houden met windstoten;
16. Aangezien u de koninklijke besluiten, die een onbetwistbare wettelijke basis zijn, niet in overweging neemt. Deze stellen een operationele capaciteit per uur vast van 74 bewegingen, die moet worden gegarandeerd voor de verkeersstroom op Brussel-Nationaal; daarom voldoen enkel de banen 25R/L aan de definitie van capaciteitsbanen om maximaal verkeer te handhaven:
  - Artikel 24 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C.: “waarborgt de houder de opgegeven capaciteit van de banen [...] op vierenzeventig gecoördineerde bewegingen per uur” met de mogelijkheid “om de opgegeven capaciteit van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal op tachtig gecoördineerde bewegingen per uur te brengen”;
  - Volgens artikel 24 § 1 van het koninklijk besluit van 25 april 2014 tot goedkeuring van het derde beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol “waarborgt Belgocontrol de opgegeven capaciteit van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal als volledig gecoördineerde luchthaven van 74 gecoördineerde bewegingen per uur”;
17. Aangezien u negeert dat het verkeer op de banen 25R/L op parallelle en onafhankelijke wijze wordt geopereerd, zonder conflicten en kruisingen, en dat er tijdens het naderen van de banen 25R/L zones worden overvlogen die in het verleden als “non aedificandi” zijn geregistreerd;
18. Aangezien u geen kennis heeft genomen van de instructie van 15 maart 2012, tevens gevalideerd door de Raad van State, de Rechtbank van eerste aanleg en het Hof van Beroep te Brussel;
19. Aangezien u de verwarring tussen de gemiddelde windsnelheid en de maximale windsnelheid rechtvaardigt;
20. Aangezien u de drempel waaronder men geen rekening hoeft te houden met de kleine onmiddellijke windstoot negeert in de berekening van de windcomponentwaarden (5 knopen als er NADP-procedures gepubliceerd zijn, 10 knopen zonder publicatie van NADP-procedures);
21. Aangezien u niet verduidelijkt dat de certificering van vliegtuigen gebeurt aan de hand van de gemiddelde windsnelheid;
22. Aangezien alle vliegtuigen zijn gecertificeerd voor meer dan 15 knopen, slechte enkelen voor meer dan 10 knopen;
23. Aangezien u de volgende beslissing van de Federal Aviation Agency (A.A.C.) uit de Verenigde Staten, genomen op 9 augustus 1960 en gepubliceerd in de Federal Register van 13 augustus 1930 op pagina 7763, complete negeert: “F.A.A. Crosswind and Tailwind Take-Off and Landing limitations”: “Unless a greater value has been demonstrated and approved, the maximum crosswind takeoff and landing component shall be 20 knots and the maximum tailwind takeoff and landing component shall be 10 knots”;

24. Aangezien u nergens rekening houdt met het onmiskenbare feit dat enkel de banen 25R/L de langste en best uitgeruste zijn, met de beste ILS III-categorie en veiligheidszones aan het uiteinde van de baan, en bovenal dat deze geen conflicten en kruisingen veroorzaken;
25. Aangezien u niet benoemt dat baan 01/19 veel korter is (*much shorter*) en andere tekortkomingen heeft. Deze baan is niet competitief met betrekking tot de operationele continuïteit en de veiligheidsaspecten in vergelijking met de andere banen. Door baan 01/19 te gebruiken terwijl de andere banen ook beschikbaar zijn, worden de veiligheidsmarges nodeloos verminderd (“Using runway 02/20, while also the other runways are usable, unnecessary safety margins are consumed”, A.A.C.-studie uit 2004);
26. Aangezien gecombineerd gebruik van de banen 19/25R aanleiding kan geven tot ongewenste situaties die de veiligheid aantasten (“will infringe safety”), wat in strijd is met het ICAO-beleid inzake het gebruik van selectiecriteria voor een PRS voor milieudoelinden door middel van een geluidsbeperkingsplan (A.A.C.-studie uit 2004) ;
27. Aangezien u vergeet te melden dat het combineren van landingen op baan 01 met opstijgingen vanuit baan 07R een gekruist baanschema aan de grond van het luchthavendomein oplevert, hetgeen extreme monitoring en concentratie vereist;
28. Aangezien u geen rekening houdt met de daadwerkelijke definities van wind van de ICAO: annex 3 van de ICAO’s “Meteorological Service for International Air Navigation” herneemt in de 19e editie van juli 2016 bepaalde belangrijke definities met betrekking tot de manier van het berekenen van de wind, windstoten en de hoogtewind:
- **Rustige wind of *wind calm*:** wind van minder dan 1 knoop (*ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind*);
  - **Variabele wind of *light wind*:** wind van minder dan 3 knopen (*ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind*);
  - **Windstoten:** variatie van 10 knopen of meer van de gemiddelde windsnelheid tijdens de laatste 10 minuten (“variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 10 kt or more”) (*ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c, 2*);
  - **Rukwinden als speciale procedures voor verminderde geluidshinder worden toegepast:** variatie van 5 knopen of meer van de gemiddelde windsnelheid tijdens de laatste 10 minuten (“variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 5 kt or more when noise abatement procedures are applied”) (*ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c, 1*);

29. Aangezien u nooit het verschil tussen de begrippen gemiddelde windsnelheid en maximale windsnelheid analyseert, en nergens de baanwissels, de anticipaties, de weersverwachtingen of -voorspellingen benoemt, of de onmiddellijke terugkeer naar het PRS wanneer de windcomponent terug daalt onder een gemiddelde snelheid van minder dan 7 knopen;
30. Aangezien u nergens de nog altijd lopende overweging van de ICAO om de aanbeveling van 5 naar 7 knopen aan te passen benoemt (document AN-WP/8549.PDP van 20 november 2011);
31. Aangezien de verschillende gerechtelijke beslissingen omtrent de windnormen niet heeft geanalyseerd en u deze rechtspraak, die nochtans ten volle zou moeten worden toegepast op Brussel-Nationaal, negeert;
32. Aangezien u niet vermeldt dat de instructie van 17 juli 2013 wel degelijk is gevalideerd door de veiligheidsstudie van het bureau EGIS-AVIA;
33. Aangezien u niet vermeldt dat de merkwaardige en geheimzinnige instructie van 16 december 2013 niet werd goedgekeurd door het lid van de federale regering met Mobiliteit in zijn bevoegdheden, of dat deze instructie nooit door enige veiligheidsstudie werd gevalideerd;
34. Aangezien u verschillende echte incidenten die zijn voorgekomen op Brussel-Nationaal negeert, zoals bijvoorbeeld:
- **20 mei 1993:** de DC 10 van de luchtvaartmaatschappij SCIBE F-ODLZ in opdracht van Air Zaire, verrichtte een verkeerde interceptie van het ILS tijdens zijn landing op baan 02 (nu baan 01), bevond zich in het midden van mist boven het Sint-Lucas ziekenhuis in Sint-Lambrechts-Woluwe op een zeer lage interceptiehoogte;
  - **7 juli 2004:** *tail strike* van een Avro RJ 100 van SN Brussels Airlines aan het einde van baan 25R;
  - **9 november 2004:** een Airbus A-330-300 van SN Brussels Airlines op de terugweg vanuit Afrika moest verplicht landen op baan 02 (nu baan 01) naar aanleiding van slechte zichtbaarheid en in functie van het Anciaux-plan. De piloot onderschepte de baan niet en maakte een *go around*, en vroeg om te kunnen landen op baan 25L met 5,5 knopen rugwind. Dit werd hem geweigerd, waardoor hij verplicht moest landen op de luchthaven van Oostende;
  - **28 januari 2006:** botsing voorkomen tijdens de eindnadering in Stokkel in de as van landingsbaan 02 (nu baan 01) tussen een MD-11 EVA AIR CARGO gevolgd op 4 NM door een Boeing 757 van DHL die zijn vlucht vertraagde om zogturbulentie te voorkomen van de MD-11 die op 2 NM gevolgd werd door een MD-80 Alitalia—de scheiding tussen de DHL en de Alitalia was 2 NM en verticaal tussen 400 en 700 voet, Alitalia heeft de interceptie-as van de baan verlaten;
  - **31 augustus 2006:** opstijging van baan 20 (nu baan 19) van een Airbus A.330 die de vlucht SN351 van SN Brussels Airlines richting Kinshasa opereerde met een defecte reactor na opstijging waarbij het vliegtuig een hoogte van 1.500 voet aanhield alvorens te komen landen;
  - **27 oktober 2008:** *tail strike* van de Boeing 747-228F OO-CBA van CARGO B aan het einde van baan 25R;
  - **5 oktober 2016:** voorkomen vliegtuigongeluk aan de grond tussen een Embraer ERJ-195 Dolomiti Air die de vlucht DLH4TX verrichtte, vertrekkende van baan 07R zonder enige toestemming, terwijl de Airbus A.320 van Aer Lingus die de vlucht EIN638 verrichtte ging landen op baan 01;
  - **23 februari 2018:** botsing vermeden tussen een Embraer ERJ-125 van Air Europa Express-AEA1171 en

een Airbus A.320 Lufthansa-DLH4Y, beide opstijgend van baan 07R met een verticale separatie van 600 voet en een horizontale separatie van 1,36 NM;

35. Gezien u, ten laatste, net als de commerciële directie van Brussels Airport Company, een compleet onbegrijpelijke en betreurenswaardige verwarring onderhoudt tussen de begrippen geluidsniveau (federale regelgeving van het individuele niveau van elk vliegtuig, de Quota Count of QC) en de geluidsnorm (regionale regelgeving van het aan de grond gemeten immissiegeluid).

Om al deze redenen, en nog vele andere, kan ik in mijn hoedanigheid als specialist in het luchtvaartrecht en de windnormen en Federale Ombudsman voor het Luchtverkeer sinds 23 jaar, uw document n° 23.399.01 van maart 2024, origineel getiteld “Windnormen in het preferentiële banenstelsel op de luchthaven Brussel-Nationaal”, op geen enkele manier accepteren, valideren of goedkeuren. In mijn ogen is het document allesbehalve een wetenschappelijke studie, en bevat de het te veel tekortkomingen en fouten om er wetenschappelijke criteria aan toe te wijzen; en deze mening wordt unaniem gedeeld binnen het team van de Ombudsdienst en dus het College van Ombudsmannen.

De Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal beslist daarom om de Federale Regering en de FOD Mobiliteit aan te raden “document n° 23.399.01” integraal af te wijzen en hier geen rekening mee te houden, om alle bovengenoemde redenen.

Gezien de mondelinge presentatie van de situatie tijdens de bijeenkomst voor het College van Ombudsmannen;

### **ONTWERPBESLUIT VAN HET COLLEGE VAN OMBUDSMANNEN:**

Om deze redenen brengt het College van Ombudsmannen unaniem het volgende advies uit:

- **Artikel 1:** Er werd vastgesteld dat document n° 23.399.01 van het Nederlandse bureau “To70” ontzettend veel fouten, vergissingen en weglatingen, alsook technische en juridische fouten, bevat die wetenschappelijke validering van dit rapport onmogelijk maken ; daarom raden wij aan om het document integraal af te wijzen, er geen rekening mee te houden en het niet te accepteren gezien het aantal onwaarheden dat het bevat;
- **Artikel 2:** het is onacceptabel dat het Nederlandse bureau “To70” de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal niet heeft gecontacteerd, onze verschillende studies niet heeft geanalyseerd en vooral dat zij de verschillende rechterlijke beslissingen inzake de vaststelling van de windnormen niet heeft geanalyseerd;
- **Artikel 3:** het is onacceptabel dat het Nederlandse bureau “To70” niet alle veiligheidsstudies heeft geanalyseerd en zich niet baseert op de officiële inhoud van verschillende door de ICAO uitgebrachte documenten, voornamelijk inzake de definities van de wind en het begrip van capaciteitsbanen, en een verwarring behoudt tussen de begrippen gemiddelde windsnelheid, maximale windsnelheid en kleine onmiddellijke windstoot onder 5 knopen die de gemiddelde windsnelheid niet beïnvloedt;
- **Artikel 4:** een brief met dit Ontwerpbesluit van het College van Ombudsmannen zal worden overgemaakt aan de Federale Minister van Mobiliteit, de Voorzitter van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de Directeur-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer, alsook aan de heren Kok, Young en Van Weerdenburg van het

Ontwerpbesluit 17.049 van het College van Luchtvaart-Ombudsmannen



Nederlandse bureau "To70".

Gegeven te Brussel op dinsdag 3 december 2024, meent het College van Luchtvaart-Ombudsmannen daarom te hebben gehandeld en beantwoord aan haar wettelijke missies met dit gemotiveerd advies dat haar van elke aansprakelijkheid ontdoet.

**Door het College van Ombudsmannen, ondergetekenden:**



**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 - FOD Mobiliteit en Vervoer



**Juan TORK**

Adjunct-ombudsman  
Gedetacheerd door skeyes



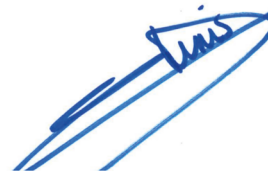
**Alexandre de SPIRLET**

Adjunct-ombudsman  
Gedetacheerd door skeyes



**Emily DELBAER**

Directie Assistente  
Gedetacheerd door skeyes



**Mona OUNIS**

Directie Assistente  
Gedetacheerd door skeyes



**Charlotte VANVINCKENROYE**

Webmaster  
Gedetacheerd door skeyes



**Martine VAN RIEL**

Teamcoördinator & RP  
Gedetacheerd door skeyes

Ontwerpbesluit 17.049 van het College van Luchtvaart-Ombudsmannen