

**ONTWERPBESLUIT 17.047 VAN HET COLLEGE VAN LUCHTVAART-
OMBUDSMANNEN****CM/T/PHT/NL/2024-05/17.047/7 mei 2024****BETREFT: HET VLAAMS GEWEST, DE HERNIEUWING VAN DE MILIEUVERGUNNING VERLEEND OP 29
MAART 2024 AAN DE COMMERCIËLE PRIVEONDERNEMING “BRUSSELS AIRPORT COMPANY” VOOR DE
EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVENTERMINALS OP BRUSSEL-NATIONAAL**

Wij, ondergetekende leden van het College van Luchtvaart-Ombudsmannen: **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 **Martine VAN RIEL** – teamcoördinator en PR, **Charlotte VANVINCKENROYE** – webmaster, **Mona OUNIS** – directieassistente, **Emily DELBAER** – directieassistente; bijeengekomen voor een collegiale vergadering van de Luchtvaart-Ombudsmannen op 7 mei 2024 om het volgende advies uit te brengen in het kader van het dossier met betrekking tot de hernieuwing van de milieuvergunning die op 29 maart 2024 door het Vlaamse Gewest en minister Demir werd toegekend aan de commerciële privéonderneming “Brussels Airport Company” voor de uitbating van de luchthaventerminals op Brussel-Nationaal, en dit over te dragen aan de volgende personen:

- Minister van Mobiliteit van de Federale Regering;
- Minister van Omgeving van de Vlaamse Regering;
- President van de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- Administratie van het Vlaamse Gewest;
- Directoraat-Generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Gezien de wet van 27 juni 1937 tot herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, met name artikel 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 21 juni 2004 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 alle ambtenaren verplicht melding te maken van vastgestelde vermoedelijke inbreuken of de schendingen en overtredingen op de wet die opgemerkt zouden zijn;

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;

Gelet op 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 geluidsgerelateerde 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 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 geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG;

PRESENTATIE VAN HET DOSSIER:

Aangezien in december 2023 en januari 2024 een openbaar onderzoek is gehouden in de gemeenten die betrokken zijn bij de hernieuwing van de omgevingsvergunning voor de exploitatie van het luchthavendomein Brussel-Nationaal;

Overwegende dat 383 personen hun bezwaren, bezorgdheden, opmerkingen en klachten hebben gericht aan de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal;

Overwegende dat de Federale Ombudsman zich persoonlijk naar het gemeentehuis van Kortenberg heeft begeven om de 383 berichtgevingen die aan hem gericht werden op tijd af te geven;

Aangezien dat goed bestuur de Federale Ombudsman verplicht de brieven die hij in het kader van dit dossier ontvangt, door te sturen;

Overwegende dat de Federale Ombudsdienst kennis heeft genomen van de beslissing van 29 maart 2024 ter hernieuwing van de omgevingsvergunning, te verlenen aan de commerciële privéonderneming "Brussels Airport Company" die houder is van de exploitatievergunning voor de Luchthaven Brussel-Nationaal;

Aangezien de Federale Ombudsdienst bevestigt dat de kennisgevingen bij het doorgeven van vermoedelijke inbreuken worden opgesteld overeenkomstig artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering en dat deze aanpak dus juridisch correct en onbetwistbaar is;

Aangezien minister Demir, ondanks onze herhaaldelijke en bevestigde verzoeken, nooit heeft geantwoord op verschillende brieven en de Federale Ombudsman en/of zijn team nooit heeft ontmoet;

Overwegende dat de Federale Ombudsdienst geen partij kiest, geen standpunt inneemt, maar in overeenstemming met haar openbare dienstverleningstaken de ontvangen informatie op het juiste moment aan de juiste personen doorgeeft;

Aangezien de Federale Ombudsman beschikt over een kopie van de formele brieven van 1988 en 1989, die inderdaad ministeriële instructies zijn, die nooit werden nageleefd, betreffende de bouw van een volledige geluidsmuur alsook een overdekte proefdraailoods met ventilator/deeltjesafzuiger voor het testen van reactoren en motoren;

Overwegende dat er in de originele aanvraag talrijke fouten staan, zoals bijvoorbeeld de aanvraag tot verlenging van het recht om baan 02 te exploiteren, terwijl geen enkele baan op Brussel-Nationaal die naam draagt;

Overwegende dat terwijl het openbaar onderzoek lopende was een nieuwe rechterlijke uitspraak is gedaan, namelijk de uitspraak van de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 22 december 2023 betreffende de windcomponentwaarden en het wangedrag van de Belgische Staat om baan 01 in gebruik te nemen zonder reële motivatie door een overschrijding van de windsnelheid;

Aangezien aanvullend commentaar werd ingediend bij de Federale Ombudsman door de gemeenten, omwonenden en verenigingen naar aanleiding van de communicatie van minister Demir van 29 maart 2024 betreffende de voorwaarden voor de verlenging van de omgevingsvergunning;

Overwegende dat de inhoud van de brieven die na 29 maart 2024 werden ontvangen duidelijk aangeeft dat verzocht wordt om deze opmerkingen door te sturen naar de federale en regionale autoriteiten;

Overwegende dat de Federale Ombudsdienst een bepaald aantal opmerkingen van omwonenden heeft ontvangen waarvan de inhoud ons expliciet vraagt om ze door te geven aan de Vlaamse gewestelijke autoriteiten, dit in overeenstemming van het koninklijk besluit van 15 maart 2002, kunnen de hieronder opgesomde punten dus geenszins geïnterpreteerd worden als een positionering van de Federale Ombudsdienst voor Brussel-Nationaal, en zijn dus GEEN standpunt of claim van de Ombudsdienst maar enkel een accurate weergave van de punten uit de bezwaarschriften ontvangen na 29 maart 2024;

Gezien de mondelinge presentatie van de situatie tijdens de vergadering van 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:** het wordt overgemaakt aan minister Demir en het Vlaamse Gewest, de volgende bijkomende opmerkingen die werden overgenomen uit de inhoud van de klachten die ons nog recentelijk werden toegestuurd na het afsluiten van het openbaar onderzoek en naar aanleiding van de beslissing van 29 maart 2024;
- **Artikel 2:** de onderstaande opmerkingen zijn slechts een accurate weergave, zonder commentaar of advies van de Federale Ombudsdienst en in het kader van een goed bestuur, van alle opmerkingen in de ontvangen klachten, en deze opmerkingen werden inderdaad gemaakt door derden in de brieven ontvangen sinds 29 maart 2024, waarvan de inhoud als volgt is:
 - *De toekomstige vergunning moet worden opgevolgd en gecontroleerd door de regionale overheid en moet het onderwerp uitmaken van regelmatige evaluatie van de goede en getrouwe uitvoering ervan;*
 - *Er kan geen sprake van zijn dat de toekomstige vergunning voor onbepaalde tijd wordt verleend, deze moet herzien en aangepast kunnen worden in de loop der tijd en met het oog op technologische innovaties in de luchtvaartwereld;*

- *De beslissing van minister Demir heeft geen rekening gehouden met de impact van het luchtverkeer op de gezondheid (hartproblemen, slaapstoornissen, vaatziekten);*
- *Minister Demir heeft het aspect luchtvervuiling door luchtverkeer (onverbrande deeltjes) rond Brussel-Nationaal niet in aanmerking genomen;*
- *Minister Demir heeft besloten een vrijbrief toe te kennen aan B.A.C. voor onbepaalde duur, hetgeen onacceptabel is omdat niemand de toekomst van het luchtverkeer kan voorspellen;*
- *B.A.C. respecteert de verplichting om radarplots tot 9.000 voet te voorzien niet, terwijl het, zo lijkt mij, een federale ministeriële instructie betreft. Noch het Vlaamse Gewest, noch de licentiehouders B.A.C. kunnen de inhoud van deze instructie aanpassen, veranderen of beperken;*
- *B.A.C. communiceert maar al te vaak slecht, foutief, onvolledig en inadequaar, en brengt te vaak en te laat publicaties uit die de werkelijkheid niet weerspiegelen;*
- *B.A.C. moet niet enkel met de Vlaamse autoriteiten communiceren, maar ook met de Brusselse en Waalse autoriteiten, die ze de voorbije jaren al te vaak heeft genegeerd;*
- *B.A.C. moet alle omwonenden en verenigingen zonder uitzondering respecteren door een correcte en respectvolle dialoog te voeren en transparant te blijven;*
- *B.A.C. communiceert absoluut niet goed, en begaat regelmatig grove fouten bij het informeren van het publiek via haar BATC-website;*
- *Waarom heeft de licentiehouders B.A.C. nog nooit een cent gestort in het isolatie- en onteigeningsfonds FBMOL, dat zij al jarenlang beheert? Dit fonds is al meer dan twintig jaar inactief;*
- *Een instructie van minister Dehaene om een overdekte proefdraailoods voor het testen van reactoren te bouwen werd niet nageleefd. Dit verhoogt de luchtvervuiling rondom de omwonenden van de luchthaven—door een gebrek aan een overdekte plaats voor deze tests die worden uitgevoerd zonder de vrijgekomen deeltjes op te zuigen;*
- *Minister Dehaene beloofde eind jaren '80 een geluidsmuur rond de luchthaven te bouwen. Deze instructie is nog steeds niet uitgevoerd. Hierdoor is het grondgeluid zeer hoog voor de inwoners van omliggende gemeenten;*
- *Waarom wordt de grond van de “Canacseberg” (die na analyse niet vervuild blijkt) niet gebruikt om de aarden geluidsmuur, die reeds bestaat in bepaalde gebieden rond de luchthaven, voort te zetten?;*
- *Minister Demir heeft geen rekening gehouden met de 5.500 bezwaarschriften en naar voren gebrachte argumenten in de vele opmerkingen die als reactie op het openbaar onderzoek werden ingediend;*
- *Minister Demir heeft haar beslissing niet formeel gemotiveerd en is niet inhoudelijk ingegaan op de klachten. Zij heeft niet uitgelegd waarom de argumenten van derden niet zijn overgenomen, zijn verworpen of niet in aanmerking zijn genomen;*
- *Het geluidsmeternetwerk moet worden voltooid en uitgebreid onder alle overvliegcorridors, met een systeem om de metingen in realtime door te geven;*
- *Hoe kan het dat 63% van de vrachtvliegtuigen die 's nachts opstijgen van of landen op Brussel-Nationaal van voor 2000 dateren? Dit wijst uit dat er iets moet gedaan worden aan de bron van het lawaai van de vliegtuigmotoren;*
- *De individuele geluidsniveaus van vliegtuigen (QC) zijn al 15 jaar niet meer herzien geweest. De federale minister van Mobiliteit moet deze niveaus dringend herzien door de limieten te verlagen;*
- *Minister Demir heeft de bevoegdheden van de Federale Staat geschonden door zich niet te houden aan de regels betreffende marginale vliegtuigen op Brussel-Nationaal;*
- *Een Boeing 777 vliegt 's nachts illegaal. Deze moet verboden worden en aan de grond blijven. In de vergunning van 29 maart 2024 staat niets over deze bewezen overtreding;*
- *Er zijn 1.500 illegale opstijgingen of landingen 's nachts die in overtreding zijn. Ze hebben geen slot en moeten compleet verboden worden. Dit werd door zowel de Slot Coördinator als de Federale Ombudsman geconstateerd;*

- *EU-verordening 598/2014 inzake de evenwichtige aanpak van de beheersing van geluidshinder moet worden nageleefd;*
- *De regionale regelgeving moet een maximum van 16.000 nachtvluchten vastleggen en niet 16.000 slots. De gegevens van een ongerechtvaardigde landing kunnen niet worden gewijzigd;*
- *Elke inbreuk op het maximaal aantal nachtvluchten moet vervolgd en beboet worden door de onderneming “Brussels Airport Company” verantwoordelijk te stellen;*
- *De WGO definieert de nacht als een periode van 8 aaneensluitende uren, hetgeen niet het geval is op Brussel-Nationaal—de duur van minimaal 8 uren voor de milieunacht moet dus op Brussel-Nationaal worden toegepast;*
- *De drie weekendnachten moeten werkelijk perioden zonder enige vliegbeweging worden;*
- *Het einde van nachtvluchten moet in progressieve fases op korte termijn geprogrammeerd worden;*
- *De nachtvluchten beantwoorden aan geen enkele economische noodzaak en moeten worden afgeschaft;*
- *Minister Demir moet rechterlijke beslissingen die uitvoerbaar zijn respecteren. Het principe van spreiding is foutief, dit moet altijd verboden blijven en afgeschaft worden, en mag op geen enkele manier nog gestimuleerd worden;*
- *Het vliegtuiglawaai moet aan de bron verminderd worden door een vlootvernieuwing van de luchtvaartmaatschappijen;*
- *De officiële naam van de luchthaven is en blijft “Brussel-Nationaal” en niet Brussels Airport Company – B.A.C.;*
- *Vlaanderen heeft de bevoegdheid om geluidsnormen aan de grond voor overvliegende vliegtuigen vast te leggen. Er is hiervoor geen enkel initiatief genomen terwijl er al zulke normen bestaan voor spoorweglijnen, cafés, cinema’s en openluchtconcerten;*
- *De regionale legitimiteit voor het aannemen van geluidsnormen aan de grond is onbetwistbaar en werd door de rechtbanken gevalideerd; het Gewest is gerechtvaardigd om geluidsnormen aan de grond aan te nemen. Dit is onbetwistbaar en door de rechtbanken bekrachtigd;*
- *De economische, gezondheids- en milieubalans is noch gerespecteerd, noch in aanmerking genomen;*
- *In 2024 kunnen we ons niet alles meer permitteren in naam van de economie;*
- *Er is aangetoond dat de kosten van nachtvluchten in termen van volksgezondheid 1 miljard euro per jaar bedragen;*
- *Baan 19 is te kort en hellend, en is dus niet geschikt voor het opstijgen van vliegtuigen van meer dan 136 ton. Baan 19 mist basisveiligheidsvoorzieningen;*
- *De rechterlijke beslissingen betreffende de windnormen en het gebruik van baan 01 moeten worden nageleefd;*
- *Baan 01 kan niet meer worden verbeterd door de aanleg van rapid exit taxiways, baan 01 moet een secondaire en alternatieve baan blijven die niet mag dienen voor spreiding;*
- *Zoals de Belgische salarissen in harmonie moeten blijven met die van de buurlanden, mag de gewogen gemiddelde geluid/gewicht-ratio van de vloot van Brussel-Nationaal (QC/MTOW) niet hoger zijn dan die van de vloot van Schiphol, Frankfurt en Charles-de-Gaulle samen. Deze maatregel vermindert op dynamische en correcte wijze het geluid van alle vliegtuigen, van middelzwaar tot zwaar. Hierdoor zal de gemiddelde frequentie van alle omwonenden sterk dalen, evenals het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt of last heeft van ernstige slaapverstoring. De gemiddelde QC/MTOW-afwijking wordt gemaakt door het aantal bewegingen. De QC/MTOW-ratio geeft ook het evenwicht weer dat wordt gezocht tussen de gezondheid van de omwonenden (laagst mogelijke QC) en de economie (hoogst mogelijke en redelijk aanvaardbare MTOW);*

- Hieronder enkele opmerkingen die zeker ook voor Huldenberg van belang kunnen zijn:
 - Het advies van het departement Zorg was ongunstig --- blijkbaar telt gezondheid voor niets;
 - Er wordt vooral gewezen naar anderen. BAC is niet bevoegd voor baangebruik (Skeyes en federaal), vliegroutes (federaal) slots (vzw voor slotcoördinatie);
 - Voor de berekeningen worden de parameters waarvoor BAC niet bevoegd is of die ze niet kunnen sturen (weer, bevolkingsgroei) bevroren op het niveau van 2019. Weet wel dat er in 2019 aanzienlijk meer vluchten waren dan nu (meer bepaald 234.000, wat men volgens de huidige projecties pas opnieuw zal bereiken in 2030 (2028 bv. wel al 232.00));
 - Voor de overtredingen 's nachts verwijst BAC naar het DGLV, dat hierop moet reageren;
 - Voor de afdeling gezondheid worden alle bewoners binnen de WHO-contour van Lnight 40 in kaart gebracht. Maar voor het berekenen van het aantal hoog slaapgestoorden (dus zelfs niet de gewone slaapgestoorden) wordt een formule uit Vlarem gebruikt, die niet dezelfde is als die van de WHO;
 - Het is mij onduidelijk hoe vaak de WHO-contouren dan wel getoetst zullen worden aan de realiteit.
 - Het aantal voorgestelde bewegingen van de verenigingen was 220.000. Nu krijgen ze er tegen 2030 (binnen zes jaar) maar liefst 240.000. Dat zijn 55 bewegingen extra per etmaal;
 - Om het stijgend aantal vluchten door te rekenen in de geluidscontouren en de (hoge !!!) hinderevolutie te voorspellen worden de volgende factoren in rekening gebracht: (1) vlootvernieuwing, (2) ... behoud van huidige vliegroutes (!!!!) en (3) bevolkingsgroei;
 - Met dit plan gaan er in de avondperiode (19 tot 23 uur) steeds meer luide vliegtuigen zijn (LAm_{ax}>70).
 - De Oostrand zal ook overdag grotere contouroverschrijdingen hebben van 5x LAm_{ax} 70 dB(A), terwijl de Noordrand er juist minder gaat krijgen;
 - De Vlaamse Regering heeft altijd voorgehouden dat bevolkingsdichtheid geen criterium mocht zijn voor de verdeling van de hinder, maar nu doen ze precies dat : het enige doel dat in de hele milieuvergunning qua omgevingslawaai te vinden is, is het aantal zwaar gehirde een (klein beetje) te doen verminderen, wat nu precies mogelijk wordt gemaakt door meer te concentreren boven minder dichtbevolkte gebieden;
 - De Vlaamse Regering schuift alle verantwoordelijkheden naar anderen: zij zijn niet bevoegd voor het beperken van het aantal vluchten, of voor een verbod op nachtvluchten of voor het geografisch verdelen van de hinder ...;
 - Bovendien is er ooit een licentie-KB uitgevaardigd, dat BAC maar liefst 80 gecoördineerde bewegingen op elk uur van de dag toelaat;
 - Er wordt enorm veel onderzoek in het vooruitzicht gesteld, maar zonder enige verbintenis. Zo zou de rol van de frequentie van overvluchten worden onderzocht – wat dus helemaal niets oplost;
 - De nachten blijven een ramp. Vanaf zomer 2028 mag ook vrijdagnacht niet meer opgestegen worden tussen 24 en 6 uur (ipv 01 en 6 uur). Vanaf zomer 2030 – dus binnen zes jaar – zou er vrijdag, zaterdag en zondag zogenaamd niet opgestegen mogen worden tussen 24 en 7 uur, MAAR de toeristenvluchten blijven toch elk weekend al van in de vroege uurtjes bederven omdat dit opstijgverbod tot 7 uur op zaterdag, zondag en maandag alleen geldt voor toestellen met een QC>4; terwijl de meeste toeristenvluchten nu al in de schijf onder QC 4 vallen en dus gewoon vanaf zes uur elke omwonende in het weekend zullen blijven wakkeren;

- *Voor andere nachtvluchten verandert er niets. Dat mensen vier nachten per week permanent wakker gewaakt kunnen worden vormt dus geen probleem voor deze Vlaamse regering;*
 - *De basis voor het verminderen van het aantal zwaar gehinderden is het jaar 2019. Daarin waren er 234.000 vluchten. Dat aantal zal pas na 2029 opnieuw gehaald worden. Het is dan ook niet moeilijk om minder hinder te gaan voorspellen als men al weet dat er tov 2019 ook minder vluchten zijn. Hier wordt vooral tijd gekocht, want deze verminderingen zijn zeker niet voor morgen !;*
 - *Het advies van de GOVC om het aantal vluchten met een LAm_{max}>60 stelselmatig te verminderen wordt niet weerhouden en ik citeer: ‘Immers, vliegtuigen van de nieuwste generatie, met de laatste technologie op vlak van geluidsemisseries, kan zelfs op grote afstand van de luchthaven niet voldoen aan deze emissiegrenswaarde.’ Enerzijds geven ze dus zelf toe hoe ver de negatieve impact van deze luchthaven reikt en anderzijds gebruiken ze dat als een argument om er niets aan te moeten doen !;*
 - *Dit soort tegenstrijdigheid vinden we ook wat betreft de overvlucht frequentie: ‘Uit de beoordeling van de verschillende adviezen blijkt dat het aantal bewegingen een bepalende factor is wat betreft de verschillende hinderaspecten’. Maar opnieuw wordt hiermee niets gedaan wat betreft hinderbeoordeling of hinderpreventie !;*
 - *Geluidsmetingen op aanvraag met tijdelijke meetstations worden simpelweg afgewezen omdat het dan niet voor een heel jaar is en ze blijkbaar alleen in die indicatoren geïnteresseerd zijn;*
 - *Bijkomende meetstations kunnen overwogen worden ‘afhankelijk van meettechnische randvoorwaarden (deze worden echter niet beschreven) en de beschikbaarheid van middelen’. Of het nuttig of nodig is om de gegevens duidelijk te krijgen speelt blijkbaar geen rol;*
 - *Het gebruik van dBC ipv dBA wordt afgewezen omdat het internationaal ook niet gebeurt (als een ander het slecht doet en de boel oplicht moet je natuurlijk vooral zelf niet proberen iets anders te doen of bij te leren);*
 - *Op p. 139 komt de rol van het achtergrondgeluid ter sprake. Dit wordt weliswaar erkend als van invloed maar er wordt gewoonweg niets verder mee gedaan, bv. voor hinderberekeningen;*
 - *Voor vluchten met een LAm_{max}>60 wordt gesteld dat deze in de algemene maten zijn geïntegreerd (Lden, Lnight, enz); maar dat die berekeningswijze zelf ervoor zorgt dat die vliegtuigen nauwelijks nog iets bijdragen aan het totale cijfer terwijl ze wél voor evenveel ervaren hinder zorgen, daar houden ze zich niet mee bezig;*
 - *De vraag naar een maximale overvlieg frequentie voor iedereen wordt evenmin beantwoord;*
 - *Voor het beloofde geluidskadaster wijk per wijk dat al meer dan twintig jaar wordt beloofd verwijzen ze naar een vijfjaarlijks opgemaakt verslag, ergens te vinden op Geopunt. Er is zelfs geen intentie om dit openbaar te maken of om dit jaarlijks op te stellen ipv om de vijf jaar;*
 - *De vergunning geldt al minstens tot 2030, dus aan de vraag om dit te beperken in de tijd is evenmin tegemoetgekomen;*
 - *Eigenlijk wimpelen ze alle verantwoordelijkheid zoveel mogelijk af en weigeren ze waar ze iets zouden kunnen doen, er ook echt iets mee te doen. Je vraagt je af waarom Schiphol wel dat soort dingen kan – maar die hebben hun inwoners misschien niet uitverkocht met een licentie-KB.*
- **Artikel 3:** een kopie van dit Ontwerpbesluit van het College van Ombudsmannen wordt bezorgd aan de federale minister van Mobiliteit, de minister van Leefmilieu van de Vlaamse Regering en de Directeur-Generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Aldus gegeven te Brussel op dinsdag 7 mei 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. Er wordt aan herinnerd dat de geformuleerde opmerkingen of commentaren noch de Federale Ombudsman nog het College van Ombudsmannen binden, aangezien het enkel gaat om een weergave van de bijkomende opmerkingen die na 29 maart 2024 werden ontvangen.

Door het College van Luchtvaartombudsmannen, ondergetekende :

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 Transport en Vervoer

Juan TORCK

Adjunct-ombudsman
Gedetacheerd door skeyes

Alexandre de SPIRLET

Adjunct-ombudsman
Gedetacheerd door skeyes

Emily DELBAER

Directie Assistentie
Gedetacheerd door skeyes

Mona OUNIS

Directie Assistentie
Gedetacheerd door skeyes

Charlotte VANVINCKENROYE

Webmaster
Gedetacheerd door skeyes

Martine VAN RIEL

Teamcoördinator & PR
Gedetacheerd door skeyes