



De Tijd – Alle rechten voorbehouden
Foto uit het publieke domein

REF: 7258-P

Analyse van de nota “*Feist & co*” met kritiek op de
algemene beleidsnota van de minister van Mobiliteit

Analyse geschreven door
Philippe TOUWAIDE

Een duurzame, billijke en respectabele oplossing voor het probleem van de overvluchten rond Brussel-Nationaal moet worden bereikt met respect voor alle belanghebbenden, zowel economische als sociale en particuliere.

Omwonenden en overvlogen personen hebben evenveel recht op rust, slaap, gezonde nachten en kalmte als de luchtvaartindustrie recht heeft om haar economische belangen in een luchtvaartactiviteit te verdedigen.

Het is dus van essentieel belang dat de documenten die op tafel worden gelegd, vooral door de houder van de exploitatievergunning voor Brussel-Nationaal, het privébedrijf met commerciële doeleinden “Brussels Airport Company”, onberispelijk en correct zijn en geen fouten of andere leugens bevatten.

Uit deze analyse blijkt, helaas, dat er een grote al dan niet opzettelijke verwarring heerst in hoofde van de leidinggevenden van het privébedrijf “Brussels Airport Company” en hun 9 partners (in deze neutrale, onpartijdige, objectieve en onafhankelijke analyse van de Federale Ombudsman gemakshalve de “10 actoren” genoemd) met valse, ongegronde, onvolledige, gedeeltelijke, partijdige en subjectieve beweringen; deze vertekenen de analyse van de 10 actoren in de Algemene Beleidsnota van de minister van Mobiliteit volledig.

Op bepaalde punten brengt de nota “Zorgpunten” onwettige stellingen naar voren die volledig in tegenspraak, om niet te zeggen in strijd zijn met de luchtvaartvoorschriften, de wetten en de Grondwet; wat absoluut onaanvaardbaar is volgens de Federale Ombudsman, een Ombudsman die de verdediger van de wetten en de hoeder van de wet is en blijft.

Maandag 28 november 2022.



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. RETROACTA

- 15 maart 2022: De Federale Ombudsman voor de Luchtvaart presenteert de voorstellen vervat in de klachten en bezwaren, met inbegrip van de vermindering van de individuele geluidsniveaus van de vliegtuigen (QC);
- 1 augustus 2022: De Federale Ombudsman voor de Luchtvaart publiceert de cartografie van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal, en vestigt opnieuw de aandacht op de individuele QC's die sinds 2010 ongewijzigd zijn gebleven;
- 12 september 2022: Het dagblad "La Dernière Heure" publiceert het allereerste politieke interview van de minister van Mobiliteit gewijd aan het dossier van de overvluchten rond Brussel-Nationaal en het probleem van de geluidsoverlast veroorzaakt door de nachtvluchten: <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/2022/09/12/le-ministre-gilkinet-sattaque-au-dossier-du-survol-de-bruxelles-les-avions-les-plus-bruyants-ne-seront-plus-admis-H3F7LMIOHRCHXHLKAGICQZW5ZY/>;

DH - LES SPORTS 12/09/2022 www.dh.be

04 EN BELGIQUE

"L'aéroport de Bruxelles ne doit pas être la poubelle sonore européenne"

NUISANCES SONORES

Le ministre Gilkinet veut établir de nouvelles normes de bruit dans le dossier du survol de la capitale.

Silencieux sur le dossier du survol de Bruxelles depuis le début de la législature, le ministre de la Mobilité Georges Gilkinet a décidé de présenter à la Dernière Heure les trois grands axes de la politique qu'il suit pour tenter de résoudre ce dossier extrêmement épineux.

Cet été, plusieurs comités de riverains bruxellois et de la périphérie ont répertorié les plaintes en hausse relatives au passage d'avions au-dessus de zones habitées. "Notre objectif est de diminuer la charge environnementale sonore pour ces personnes survolées. Ce qui n'est pas évident car il y a un fait historique et géographique: cet aéroport est trop proche de zones densément peuplées", répond l'élu fédéral.

Se référant aux hypothèses complètes dans le rapport d'incidence produit par le bureau Enviva, mais tout en essayant de ne pas transformer le dossier en un conflit communautaire - entendre envoyer les avions vers la Flandre - Georges Gilkinet estime que la première chose à faire est de clarifier les normes de vent. "Comment fait-on la sélection des pistes en fonction des vents dominants étant entendu que le premier critère reste la sécurité? Les avions doivent atterrir et décoller face au vent. Je travaille à cette clarification." Un organe de contrôle indépendant sera mis en place pour vérifier si les normes de vent sont bien respectées.

De nombreuses plaintes ont également été formulées quant à l'utilisation de la piste 01. "J'ai demandé à la DGTA de faire un rapport sur l'évaluation de cette piste."

En parallèle à la collecte de ces différentes informations techniques, un groupe réunissant le contrôleur aérien Skeyes, l'aéroport et les compagnies aériennes principales s'est employé cet été à améliorer les procédures d'atterrissage et de décollage des avions en vue de diminuer leur impact sonore. "Cela consiste en des décollages et des atterrissages plus verticaux. Plus l'avion est haut dans le ciel, moins son impact sonore est ressenti par les populations."

Deuxième axe, l'établissement de nouvelles normes de bruit. "On va appliquer des normes. Il y a aujourd'hui des avions qui émettent de façon disproportionnée des bruits, ce sont souvent des avions plus anciens. Il faut pouvoir donner le signal qu'ils doivent atterrir ailleurs et que la compagnie concernée devrait investir dans de nouveaux avions. Bruxelles National n'est pas la poubelle sonore européenne."

Les avions plus anciens et plus bruyants devront atterrir ailleurs.

Enfin, le ministre veut avancer sur une tarification qui prenne en compte le bruit émis par l'avion et le moment de la semaine où le survol se fait. Plus un avion sera bruyant aux mauvaises heures, plus ses taxes seront élevées. "Notre objectif est d'alléger la charge sonore tard le soir, tôt le matin et le week-end pour les populations survolées."

De manière plus large, l'écologiste considère que le vrai problème porte sur le nombre d'avions dans le ciel. "J'ai la faiblesse de croire qu'il est possible de réduire ce nombre, en offrant notamment des alternatives pour des déplacements à courte distance, comme les trains internationaux ou les trains de nuit." Une réduction qui présente également une solution fiscale. "Il faut aussi travailler sur la concurrence déloyale entre l'aviation et les autres modes de transport puisque l'aviation bénéficie d'une exonération en matière d'accises sur le kérosène, qui est pourtant un carburant aussi polluant que les autres." Pour ce dernier point, les cartes se jouent à l'Europe.

Guillaume Des Santos



Les plaintes relatives aux nuisances sonores se sont multipliées ces derniers mois. © PHOTOHUB

- 28 oktober 2022: De Algemene Beleidsnota "Mobiliteit" wordt ingediend bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers, DOC.55.2934/017;
- November 2022: Een ongedateerde gezamenlijke kritische nota wordt opgesteld door verschillende actoren aanwezig op Brussel-Nationaal.

2. TAALKUNDIGE OPMERKING

Deze kritische nota - die niet precies gedateerd is, hetzij november 2022 - werd uitsluitend in het Nederlands opgesteld en alleen verspreid onder parlementariërs en vertegenwoordigers van de Nederlandstalige taalrol.

Afgezien van het feit dat dit betreuenswaardig is, aangezien de meeste actoren die deze kritische nota hebben opgesteld, hun zetel in het tweetalige Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben, ontkracht dit volledig de bekommernis van de belanghebbenden, die daarmee zelf een communautaire splitsing in dit dossier introduceren, door duidelijk te tonen hoe weinig respect zij de parlementariërs en actoren van de Franstalige taalrol aanrekenen.

Het ontbreken van een vertaling is een tekortkoming en een gebrek aan respect.

Bovendien is deze zeer kritische nota enkel afkomstig van commerciële privébedrijven, en wordt ze niet ondersteund door officiële en erkende actoren zoals skeyes, de regulator, de slotcoördinator, het Directoraat-generaal Luchtvaart, de regelgevende instantie BAS-ANS, de FOD Mobiliteit en Transport of de Federale Ombudsman voor de Luchtvaart; waardoor deze nota louter het karakter krijgt van een “commerciële” catalogus, wat kan worden gelijkgesteld met pure lobbying.

3. PAGINAGEWIJZE ANALYSE VAN DE NOTA VAN DE ZORGPUNTEN VAN DE PRIVÉBEDRIJVEN MET LUCHTVAARTACTIVITEIT OP BRUSSEL-NATIONAAL

Pagina 1 :

Voorstelling van de 10 actoren die deze kritische nota mede ondertekenen, met hun logo en naam. Van meet af aan wordt de naam van de vergunninghouder “Brussels Airport Company” opzettelijk verward met de officiële naam van het luchtvaartterrein en het luchthavendomein, die “Brussel-Nationaal” is en blijft, maar die vreemd genoeg in de loop van de Zorgpuntennota op illegale wijze verandert in “Brussels Airport”.

Pagina 2 :

De 10 actoren tonen zich verrast dat zij enkel via de pers het bestaan van de algemene beleidsnota hebben vernomen. Nochtans is dit document openbaar, het werd verspreid op 10 november 2022 en besproken in de Commissie van Infrastructuur op 23 november 2022.

Het document is openbaar, is niet vertrouwelijk, is voor iedereen toegankelijk en wordt gepubliceerd onder de link:

<https://www.lachambre.be/FLWB/PDF/55/2934/55K2934017.pdf>

Op woensdag 16 november 2022 publiceerde de zakenkrant De Tijd een artikel over de Algemene Beleidsnota Mobiliteit, met een nogal grove fout door geluidsnormen (gewestelijke bevoegdheid) te verwarren met geluidsniveaus van vliegtuigen (federale bevoegdheid):

Gilkinet kondigt striktere geluidsnormen voor Brussels Airport aan

De Tijd,
Mer. 16 nov. 2022, Page 6

Minister van Mobiliteit Georges Gilkinet (Ecolo) gaat werk maken van strengere geluidsnormen voor de luchthaven van Zaventem, zodat luchtvaartmaatschappijen sneller hun vloot moderniseren. Theo Francken (N-VA) noemt dat een 'oorlogsverklaring' aan Brussels Airport.

'Ik vind het absoluut noodzakelijk de maximaal toegestane geluidsquota op de Luchthaven Brussel-Nationaal te herzien om luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen hun vloot zo snel mogelijk te vernieuwen', staat in de beleidsbrief van minister van Mobiliteit Georges Gilkinet (Ecolo).

De bedoeling is de 'geluidsbelasting' van het vliegverkeer te verminderen, vooral op de 'gevoeligste momenten van de dag', met name in de vroege ochtend, 's nachts en 's avonds, maar ook in het weekend en op feestdagen.

'Naast de geplande exploitatiebeperkingen wordt door een herziening van de toelaatbare geluidswaarden naargelang het tijdstip van de dag en de dag van de week een mechanisme ontwikkeld voor het moduleren van de terminal-heffingen die de luchtverkeersleider Skeyes heft', staat nog in de beleidsnota. Meer uitleg kan het kabinet-Gilkinet niet geven over die nieuwe terminalheffingen. 'Het is een work in progress', luidt het. De bedoeling is dat het nieuwe systeem begin 2023 in werking treedt.

Gilkinet wil de impasse doorbreken in het politiek delicate dossier van de vluchtroutes vanaf de luchthaven van Zaventem. Hij liet al een studie uitvoeren naar de impact van de vluchten over Brussel en de omgeving van de luchthaven en wil ook een studie laten maken over de nachtvluchten.

Het past in Gilkinets stappenplan om het complexe nachtvluchtendossier, dat een lange voorgeschiedenis kent, op te lossen. 'De prioriteit is de levenskwaliteit en de nachtrust van de omwonenden van de luchthaven te verbeteren en de geluidshinder te verminderen. Na jaren van stilstand willen we een versnelling hoger schakelen. We zitten halfweg de legislatuur, het is tijd om maatregelen te nemen. Brussel mag niet de geluidsvuilbak van Europa worden', zegt woordvoester Litte Frooninckx.

Vanuit de oppositie noemt Kamerlid Theo Francken (N-VA) de plannen 'een zoveelste oorlogsverklaring' aan de luchthaven van Zaventem, nadat eerder al een vliegtaks werd ingevoerd. 'Morrelen aan de geluidsnormen is niet onschuldig. Tussen 6 uur en 7 uur vertrekken heel wat charters, maar ook vluchten van Brussels Airlines.' Francken vindt het onverantwoord dat zo'n belangrijke economische speler wordt aangepakt. 'Daarom zeggen wij dat Vlaanderen voor 100 procent bevoegd moet worden voor de luchthaven.'

Brussels Airlines merkt op dat het de maatschappij al lang vraagt om 'een stabiel en coherent wettelijk kader voor de operaties en de duurzame ontwikkeling van de luchthaven in haar omgeving, met ook een oplossing voor de Brusselse geluidsboetes. Het valt af te wachten of de uitwerking van de principes uit de beleidsnota kan leiden tot een degelijke oplossing.'

Woordvoerder van Georges Gilkinet & Wim Van de Velden ■

En nogmaals en nog steeds, de opzettelijke verwarring tussen de naam van de *vergunninghouder* "Brussels Airport Company" en de officiële naam van het luchtvaartterrein en het luchthavendomein, die "Brussel-Nationaal" is en blijft, maar die vreemd genoeg in de hele Zorgpuntennota op illegale wijze verandert in "Brussels Airport".

Pagina 3 :

De 10 actoren willen geen verlaging van de individuele geluidsniveaus van vliegtuigen, hoewel deze maatregel vaak in de verschillende parlementen wordt besproken.

De individuele geluidsniveaus van vliegtuigen op Brussel-Nationaal zijn niet meer gewijzigd sinds **27 JULI 2009: ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de Luchthaven Brussel-Nationaal:**

" Art. 5. § 1. Behoudens de vrijgestelde bewegingen en behoudens uitzonderlijke gevallen die door de vliegtuigexploitant binnen twee werkdagen volgend op de vlucht behoorlijk worden verantwoord tegenover de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart of zijn gemachtigde, wordt, wat betreft de landingen, de toegestane maximale geluidshoeveelheid per beweging van een civiel subsonisch straalvliegtuig vastgesteld als volgt:

1° 8,0 voor de tijdperiode tussen 23 u. en 5.59 u., behalve voor het jaar 2009 waar de toegestane maximale geluidshoeveelheid vastgesteld wordt op 12;

2° 12,0 voor de tijdperiode tussen 6 u. en 6.59 u.;

3 ° 24,0 voor de tijdperiode tussen 7 u. en 20.59 u.;

4° 12,0 voor de tijdperiode tussen 21 u. en 22.59 u.

§ 2. Tijdens een overgangperiode van vijf jaar te rekenen vanaf de inwerkingtreding van dit besluit zijn § 1, 3°, en § 1, 4°, van dit artikel niet van toepassing op de vliegtuigen waarmee op Brussel-Nationaal werd gevlogen tijdens het jaar voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit besluit:

§ 3. Landingen boven het quota vastgesteld voor de tijdperiode tussen 23 u. en 5.59 u. zijn toegestaan, voor zover de maximale geluidshoeveelheid per beweging niet meer dan 12,0 bedraagt en met een jaarlijks maximum van 500 landingen in het jaar 2010, 430 in het jaar 2011, 360 in het jaar 2012 en vervolgens 300 landingen per jaar tijdens de volgende jaren."

"Art. 6. De vliegtuigexploitant die wenst van de uitzonderingen bedoeld in de artikelen 4, § 3, 4, § 4 en 5, § 3, te kunnen genieten, dient een aanvraag in, ten minste twee weken vóór de betrokken vlucht of vluchten, bij de Directeur-generaal van de Luchtvaart of zijn gemachtigde."

Deze maximale geluidsniveaus 's nachts, 's ochtends, overdag en 's avonds werden al 13 jaar niet meer gewijzigd, hoewel de vliegtuigvloot sindsdien aanzienlijk is geëvolueerd met de komst van nieuwe, minder lawaaiërende, tweemotorige, zwaardere vliegtuigen zoals de Boeing 787 of de Airbus A-350. Een herziening van de grenswaarden is dan ook noodzakelijk, tegen de zin van de 10 actoren van de Zorgpuntennota in.

De luchtvaartmaatschappijen zijn sinds 2009 op de hoogte dat ze hun vloot moesten vernieuwen. Zij genoten 500 vrijstellingen in 2010, 430 in 2011, 360 in 2012 en blijven beschikken over 300 sinds 2013.

De geest van het ministerieel besluit was niet om permanente en onbeperkte vrijstellingen te verlenen.

Net zoals automobilisten die in Brussel willen rondrijden en hun wagenpark hebben moeten vernieuwen om te voldoen aan de lage-emissiezone (LEZ), zullen de vliegtuigen die gebruik maken van Brussel-Nationaal in de toekomst steeds efficiënter, minder vervuilend en minder lawaaierig moeten zijn.

Het is derhalve onjuist en misleidend te beweren dat de 10 actoren niet op de hoogte waren van het voornemen de individuele geluidsniveaus te verminderen.

Bovendien blijft de minister van Mobiliteit herhalen, waaronder op pagina's 30 en 31 van zijn beleidsnota, dat hij de technische groep die skeyes, de vergunninghouder, het DGLV en vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen combineert, wil voortzetten en versterken.

Deze groep heeft wel degelijk een vermindering van de individuele geluidsniveaus van vliegtuigen ter sprake gebracht, en het niet is dus niet correct een verbaasde houding aan te nemen op dit reeds lang bekende punt.

Het opleggen van nieuwe, krachtige, minder lawaaierige en minder vervuilende vliegtuigen vormt geenszins een belemmering voor de luchtvaartactiviteit op Brussel-Nationaal, maar is daarentegen een stimulans om een aanvaardbare milieuvriendelijke luchthaven te bekomen.

De aantrekkelijkheid van Brussel-Nationaal zal geenszins lijden onder een opschoning van de toegelaten vliegtuigtypes, zeker die voor de vrachtvloot.

De 10 actoren vergissen zich, en daar werden zij al op gewezen, want het is niet de Belgische commerciële vloot die wordt geïsoleerd voor een opschoning en een uitroeiing van oude, lawaaierige en vervuilende vliegtuigen; maar wel de vrachtvloot die wordt geïsoleerd door oude, omgebouwde, lawaaierige, vervuilende en technisch verouderde vliegtuigen.

VERBETERING VAN DE NACHTRUST

De vermindering van de geluidscontouren impliceert geenszins een vermindering van het volume van het 's nachts geproduceerde geluid. De methode voor de berekening van de geluidscontouren is en blijft zeer omstreven. Het is niet normaal dat de vergunninghouder de opdrachtgever en beoordelaar van de geluidscontourstudies is. De vergunninghouder kan niet zowel de controleur als de gecontroleerde zijn.

De correlatie tussen de contouren en de geluidsniveaus is dus niet adequaat.

Door de 10 actoren wordt verwarring geschapt tussen geluidscontouren en geluidspieken; geluidspieken maken de bewoners wakker, contouren niet.

EEN OPLOSSING VOOR BRUSSELSE GELUIDSNORMEN

De 10 actoren zijn van mening dat een algemene oplossing, een oplossing voor de gegeven boetes bij overschrijding van de Brusselse geluidsnormen moet betekenen.

Door een dergelijke verklaring schendt de vergunninghouder, het commerciële privébedrijf “Brussels Airport Company”, dat geen emanatie noch een vertegenwoordiger is van de Belgische Staat, en dat geen overheidsbevoegdheid heeft, artikel 34 van haar eigen exploitatievergunning:

21 JUNI 2004. - Koninklijk besluit betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de Luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C.

Art. 34. *De houder leeft de geluidsnormen na, uitgevaardigd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest, na overleg met de federale Staat, en doet deze naleven, binnen het kader van zijn uitbating van de Luchthaven Brussel-Nationaal.*

De vergunninghouder mag de Brusselse geluidsnormen NIET bekritisieren, in twijfel trekken, betwisten of trachten af te schaffen, maar moet ze respecteren en ervoor zorgen dat ze worden nageleefd.

Alleen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over een wetgeving inzake toegestane geluidsniveaus voor immissie bij het overvliegen van zijn grondgebied; met de door vliegtuigen uitgestoten geluidsniveaus die niet overschreden mogen worden, overdag of 's nachts, volgens een onderverdeling van zijn grondgebied in 3 zones.

Het Vlaams Gewest betwist deze normen sinds 1999, door dergelijke normen wel vast te hebben gelegd voor het lawaai van cafés, bioscopen en theaters, voor openluchtconcerten of voor spoorlijnen, maar zich te onthouden van wetgeving inzake vliegtuiglawaai.

De private en commerciële exploitant, “Brussels Airport Company”, verenigt zich met het Vlaams Gewest om de federalisering van geluidsnormen voor vliegtuigen te eisen (normen die toen die bevoegdheid een federale bevoegdheid was nooit hebben bestaan, zodat we niet kunnen spreken van een her-federalisering maar enkel van een federalisering) en roept ook de luchtvaartmaatschappijen op om deze normen te boycotten en de boetes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verwerpen.

Deze geluidsnormen werden op alle niveaus van de rechtspraak aangevochten, maar al deze beroepen zijn verworpen. Alle hoven en rechtbanken, ook op Europees niveau, hebben de relevantie en de wettigheid van deze geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bekrachtigd; zij zijn dus onbetwistbaar en toepasbaar.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft in zijn decreet van 27 mei 1999, dat op 1 januari 2000 in werking is getreden, een wetgeving aangenomen ter bestrijding van het door het luchtverkeer veroorzaakte lawaai.

Het Hof van Beroep Brussel heeft in zijn arrest van 9 juni 2005, en de Raad van State in algemene vergadering door zijn drie arresten van 9 mei 2006, definitief een einde gemaakt aan elk juridisch geschil over de geldigheid van de Brusselse normen inzake grenswaarden voor het overvliegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Tenslotte, het Europees Hof van Justitie heeft in zijn arrest van 8 september 2011 een einde gemaakt aan alle geschillen door te verduidelijken dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn bevoegdheden niet had overschreden en dat geluidsnormen geen productnormen zijn, en dat een gewest heel goed de immissienormen kan regelen die niet mogen worden overschreden wanneer over zijn grondgebied wordt gevlogen.

De wet is bindend voor de 10 actoren: strikte naleving zonder uitzondering van de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en naleving door “Brussels Airport Compan” van artikel 34 van haar eigen vergunning, dat haar verplicht deze normen na te leven en ervoor te zorgen dat deze worden nageleefd door alle luchtvaartmaatschappijen die op de Luchthaven Brussel-Nationaal vliegen.

Dit is niet de eerste keer dat “Brussels Airport” de Brusselse geluidsvoorschriften niet naleeft:

- 19 november 2006: De Brusselse regering maakt de luchthaven langzaam kapot volgens Arnaud FEIST (o.a. Sudpresse, RTBF en La Libre)
- 11 augustus 2012: betwisting van boetes voor buitensporig lawaai, Le Soir
- 24 december 2016: 1500 banen bedreigd op Brussels Airport door Brusselse geluidsnormen, volgens Arnaud FEIST (L'Echo)
- 18 januari 2017: Brussels Airport vreest boetes voor alle vliegtuigen volgens Arnaud FEIST (Vers l'Avenir)
- 27 januari 2017: brief van Arnaud FEIST waarin hij de Brusselse geluidsnormen aanvecht, referenties CEO-17/014/AF/md
- 3 februari 2017: Boetes zullen Zaventem onherstelbare schade toebrengen volgens Arnaud FESIT (o.a. 7 sur 7, La Libre en Trends)
- 23 mei 2021: Het probleem van de geluidsnormen (La Libre)

We vermelden ook dat de onderneming “Brussels Airport Company”, voordat de lockdown op woensdag 18 maart 2020 begon, reeds op 16 maart 2020 bij de minister een verzoek om vrijstelling had ingediend voor 55 wettelijke maatregelen die volgens “Brussels Airport Company” onmogelijk uitvoerbaar zouden worden gemaakt door de COVID-crisis. Een commerciële onderneming met een exploitatievergunning kan niet altijd uitvluchten zoeken om haar wettelijke verplichtingen niet na te komen.

EEN STABIEL EN SAMENHANGEND KADER

Een “Vliegwet” of wet over de manier van ontwikkelen van luchtvaartprocedures zal geen oplossingen bieden voor de alle huidige problemen oplossen, het is een complete illusie.

Na het besluit, in december 2003, om zijn voorlopige spreidingsplan in werking te stellen, wilde minister Anciaux het spreidingsprincipe “verankeren” in een zogenaamde “Vliegwet”, teneinde dit spreidingsprincipe een permanent karakter te geven en om elk beroep bij de Raad van State of de burgerlijke rechtbanken te voorkomen, maar enkel bij het Grondwettelijk Hof.

Een dergelijke wet is niet echt nuttig, als zij zou worden vastgelegd zou zij betrekking moeten hebben op de methodologie op alle Belgische luchthavens. Uit de wetgeving blijkt dat de luchtvaartprocedures noch een plan noch een programma zijn, en de wetten van 8 augustus 1980 leggen de exclusiviteit - zonder raadpleging - van de bevoegdheid van de federale staat over het beheer van Brussel-Nationaal vast. De Europese verordening betreffende de evenwichtige aanpak bepaalt reeds de wijze waarop de procedures worden opgesteld.

Deze wet wordt sinds 2003 verkeerd begrepen, omdat sommigen ten onrechte denken dat een dergelijke wet rechtszekerheid zou garanderen (die nooit in twijfel is getrokken) en dat daarin vluchtplannen, luchtcorridors, baangebruik en windnormwaarden zouden worden vastgelegd.

Een dergelijke wet zou alleen de wijze van het wetgevingswerk, de ontwikkeling van de bepalingen en het proces vastleggen, en niet de vluchtplannen.

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

Bovendien bestaat het proces voor de ontwikkeling van exploitatieprocedures en -beperkingen reeds op Europees niveau en is dit proces uiteengezet in **Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens, in het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG.**

Deze EU-verordening moet strikt worden gehandhaafd, een nieuwe luchtvaartwet heeft geen zin.

Pagina 4:

De 10 actoren erkennen plots de relevantie van EU-verordening n° 598/2014, in contradictie met hun eerdere eis voor een Belgische luchtvaartwet.

AFWEZIGHEID VAN DE HST IN BRUSSEL-NATIONAAL

Het feit dat de HST het station van het de Luchthaven Brussel-Nationaal niet bedient, is niet te wijten aan technische redenen of niet-geïnstalleerde apparatuur.

De spoorbreedte van de HST is namelijk identiek aan die van de sporen die in de tunnel van het treinstation Brussel-Nationaal zijn aangelegd, hetzij de klassieke zogenaamde “standaard” spoorbreedte van 1,435 meter die in heel continentaal Europa (met uitzondering van Spanje en Portugal) gebruikelijk is.

Bovendien staat het gehele INFRABEL-spoorwegnet rond de Luchthaven Brussel-Nationaal onder een gelijkspanning van 3.000 volt en behoeft het dus geen aanpassing om hogesnelheidstreinstellen (ICE, THALYS, EUROSTAR, OUIGO) te ontvangen.

Alleen de hogesnelheidslijnen, in België LGV1 (Lembeek-Frankrijk) en LGV2 (Haasrode-Duitsland) zijn uitgerust met wisselstroom specifiek voor de hoge snelheid van 25.000 volt.

Geen enkele technische infrastructuur voor hogesnelheidstreinen moet nog worden aangelegd op Brussel-Nationaal, misschien ontbreekt enkel de commerciële wil, of de – niet-effectieve – rentabiliteit van een dergelijke verbinding.

Het verwijt van een gebrek aan HST-diensten is alleen toe te schrijven aan de spoorwegmaatschappijen die deze lijnen exploiteren en zeker niet aan de federale regering en nog minder aan haar minister van Mobiliteit.

Pagina 5:

De 10 actoren begrijpen de door de minister als chaotisch omschreven situatie tijdens de afgelopen zomer niet goed: eindeloze rijen, problemen bij de bagagecontroles, rijen bij de douane en de grenscontroles, intensief gebruik van de start- en landingsbanen buiten het PRS. Feiten die inderdaad de hele zomer lang zijn waargenomen en dus niet aanvechtbaar zijn.

Wat betreft de achtereenvolgende ontwikkelde punten:

- Privéjets vertegenwoordigden op Brussel-Nationaal in de eerste zes maanden van 2022 slechts 2.415 van 50.000 vluchten;
- De vermindering van 57% van het aantal potentieel getroffen personen stemt niet overeen met de geluidspieken en is slechts een lukrake wiskundige formule;
- De waterzuiveringsinstallatie levert geen toegevoegde waarde op voor de medeondertekenende luchtvaartmaatschappijen;
- Het luchtvaartterrein van Brussel-Nationaal is helemaal niet CO2-neutraal, alleen de gebouwen die door het privébedrijf “Brussels Airport Company” worden geëxploiteerd zijn dat misschien; maar de luchthavenactiviteit als zodanig, de vliegtuigbewegingen op de grond, de landingen en de opstijgingen zijn absoluut niet CO2-neutraal; op dit punt is de nota van de 10 actoren opzettelijk of onopzettelijk misleidend, maar deze bewering is onaanvaardbaar en dus FOUT;
- Tariefdifferentiatie vormt geen belemmering voor het gebruik van oude en lawaaiërië vliegtuigen, aangezien de stijging van de tariefkosten wordt doorberekend aan de eindgebruiker en niet aan de rekeningen van de maatschappijen;
- Het vrachtverkeer wordt NIET uitgevoerd met de meest moderne en efficiënte vliegtuigen. De 10 actoren hebben verondersteld dat de maatregelen in de Algemene Beleidsnota gericht zouden zijn tegen passagiersluchtvaartmaatschappijen; dit is onjuist. Het zijn oude en lawaaiërië vliegtuigen zoals de Boeing 737-400, 747-400, 757-200, 767-300 en Airbus A.300-600 en Airbus A.330-300 vrachtvliegtuigen die gevisieerd zijn. De vrachtmaatschappijen die sinds 2009 te horen kregen dat ze hun vloot moesten moderniseren, hebben niets gedaan en blijven Brussel-Nationaal dag en nacht bedienen met vliegtuigen die noch de modernste, noch de meest efficiënte zijn; erger nog omdat de vergunninghouder vrachtmaatschappijen aanmoedigt om de wetgeving te omzeilen met een geluidsniveausysteem op basis van het effectieve gewicht bij opstijging en niet volgens de internationale wetgeving die dit geluidsniveau (QC) berekent op basis van het maximale gewicht bij certificering (Zie Memorandum van 14 juni 2019 van het privébedrijf “Brussels Airport Company”, voorstel nr. 5, bladzijde 9);
- Niemand heeft ooit de vernieuwing van de vloot van de Belgische passagiersluchtvaartmaatschappijen betwist, en zeker niet de Federale Ombudsman die erkent dat de vlootsamenstelling van Brussels Airlines, TUI en Air Belgium recent en efficiënt is. Overigens hebben de specifieke klachten over vliegtuigtypes geen betrekking op de door deze maatschappijen gebruikte vliegtuigmodellen. Op dit specifieke punt, en nogmaals, hebben de 10 actoren het mis.

Pagina 6:

DE 10 ACTOREN ZIJN TEGEN EEN STRIKTE CONTROLE VAN DE PROCEDURES

Uit de ENVISA-studie blijkt dat niemand de wettelijkheid van het verkeer op Brussel-Nationaal controleert, dat er veel inbreuken worden vastgesteld, dat de federale overheid afwezig is en niet optreedt.

ENVISA wijst erop dat alleen de Federale Ombudsman elke dag verslag uitbrengt aan de autoriteiten over vermoedelijke inbreuken die werden vastgesteld.

De oplossing ligt in de oprichting, naar het Franse model van de ACNUSA, van een echte controle-autoriteit die, net als de Luchtvaart-Ombudsman, een sterke persoonlijkheid is die weerstand biedt aan druk en bedreigingen, een neutrale, autonome, onpartijdige en onafhankelijke instelling.

Het DGLV, de opvolger van de Regie der Luchtwegen en vervolgens van de Luchtvaart, is mettertijd een zwakke en zwijgzame administratie geworden. De meest bekwame mensen zijn niet vervangen, en het DGLV voert haar koninklijke controlemissies niet echt meer uit. Het is de Luchtvaart-Ombudsman die regelmatig inbreuken moet melden en de administratie tot de orde moet roepen.

Het DGLV en de FOD Mobiliteit zijn louter reactieve administraties geworden, die geen oplossingen voorstellen, niet op voorhand optreden, geen conflicten voorkomen en weinig “burgergericht” zijn, door een gebrek aan beschikbaarheid en vooral een totaal gebrek aan reactiviteit, zeker ook door een duidelijk gebrek aan adequaat en beschikbaar personeel.

DE 10 ACTOREN VERZETTEN ZICH TOT SLOT TEGEN DE BESTENDIGHEID VAN ELK PLATFORM VOOR OVERLEG EN DIALOOG

Door verschillende vragen in verband met de werking van het overleg- en dialoogplatform aan de orde te stellen, eerbiedigen de 10 actoren artikel 6 van het reglement van interne orde niet zoals dat in de vergadering van maandag 7 november 2022 is voorgesteld:

Artikel 6 – Vertrouwelijkheid

Wat tijdens de overlegplatforms wordt gezegd, moet vertrouwelijk blijven totdat er afspraken zijn gemaakt. Deze regel is essentieel voor de sereniteit van de debatten en de positieve opbouw van een oplossing.

Deze eis gaat gepaard met kritische waardeoordelen over het functioneren van dit orgaan, opmerkingen over de samenstelling ervan, of over een mogelijk gebrek aan evenwicht.

De 10 actoren hebben zich dus niet gehouden aan artikel 6 van het reglement van interne orde van het platform en hebben de buitenwereld en de parlementsleden van de Nederlandstalige fractie op de hoogte gebracht van de wijze waarop dit overlegorgaan functioneert.

De interpellaties in de plenaire vergadering van het federale parlement van donderdag 17 november 2022 (CRIV 55 PLEN 215, punt 08, bladzijden 36 tot en met 43) tonen aan dat bepaalde parlementsleden op de hoogte waren van de inhoud en de debatten binnen dit platform, en dat diezelfde parlementsleden reeds op de hoogte waren van de nota van de 10 actoren toen zij hun parlementaire interpellatie in de zitting van 17 november 2022 uitvoerden.

4. CONCLUSIE

De zorgpunten van de 10 actoren zijn legitiem, maar zijn op veel punten niet correct en soms niet legaal, hetgeen hun claims aanzienlijk afzwakt.

Het buitensporige en soms onbeleefde karakter van de opmerkingen tegenover de minister is een gebrek aan respect voor de overheid en is niet aanvaardbaar, zeker niet in hoofde van de licentiehouder (*Brussels Airport Company*), die zich voorbeeldig moet gedragen.

Het commerciële privébedrijf "*Brussels Airport Company*" zegt in haar zorgpuntennota niet de hele waarheid en vergeet uitrustingen die in 1988 zijn beloofd, zoals de voltooiing van de bouw van een volledige geluidsmuur of de bouw van een proefdraailoods. Het is "*oneerlijk*", zoals een van de directeuren van dit bedrijf nochtans zo vaak zegt, om dergelijke beloften, die een werkelijke oplossing zijn voor een duidelijke vermindering van het grondlawaai en in de omgeving van de Luchthaven Brussel-Nationaal, stil te zwijgen.

De 10 actoren zijn nochtans betrokken bij de door de minister opgezette werkzaamheden en bij de technische werkgroep, en deze zorgpuntennota is des te verbazingwekkender omdat zij in de openbaarheid is gebracht en op grote schaal is verspreid onder alle politieke leiders in Vlaanderen.

De Federale Ombudsman betreurt de inconsistenties, benaderingen, onjuiste uitspraken en andere verklaringen die als misleidend kunnen worden beschouwd en die in deze zorgpuntennota zijn opgenomen; dit zijn onaanvaardbare feiten die een totaal en groeiend wantrouwen meebrengen tegenover het ongepaste gedrag van met name "*Brussels Airport Company*", die in verschillende dossiers de wet en het recht niet respecteerde (*niet respecteren van het dragen van maskers, niet respecteren van sociale afstand, messen op de luchthaven, niet-naleving van de QC tijdens de nacht met de Boeing 777, niet-naleving van artikel 34 van zijn vergunning door kritiek te leveren op de Brusselse geluidsnormen, niet-naleving van artikel 36 van zijn vergunning door te weigeren bepaalde informatie te verstrekken aan de Federale Ombudsman MTOW, werkelijke QC, basis van QC, vluchtroutes tot 9000 voet, weigering om te vergaderen, niet-beantwoording van vragen*).

De Ombudsman is niet de enige die klaagt over dit inadequaat gedrag van "*Brussels Airport Company*", zie hierover het document "*De 26 leugens van Arnaud Feist*" verspreid in april 2018 door Jean-Noël Lebrun of de verklaringen van Michaël O'Leary in de pers van 12 september 2022 "*Brussels Airport is gewoon een zeer slecht beheerde luchthaven en haar directeur Arnaud Feist begrijpt helemaal niets van de luchtvaart*". Op deze verklaringen, als zodanig in de pers vermeld en dus duidelijk openbaar, werd door de betrokkene niet gereageerd, hetgeen erop neerkomt dat ze niet worden betwist.

De andere zes actoren, luchtvaartmaatschappijen, hebben geen illegale daden gesteld tegenover de Federale Ombudsman en beantwoorden al zijn verzoeken.

De Ombudsman hoeft geen contact te hebben met 3 andere actoren, particuliere organisaties en Kamers van Koophandel. De Ombudsman respecteert de Bijzondere Wetten van 8 augustus 1980, die de federale overheid de exclusieve verantwoordelijkheid geven voor de uitrusting en de exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

5. LEGALE BASIS

Dit overzicht is in overeenstemming met het koninklijk besluit van 15 maart 2002 en de wet van 28 april 2010; en is juridisch opgesteld door de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal, op een transparante, autonome, onafhankelijke, neutrale, onpartijdige en objectieve manier en zonder enig belangenconflict.

Deze analyse van de inhoud van de klachten en de voorstellen die ons werden voorgelegd aan de hand van 14.500.000 klachten die in 20 jaar werden ontvangen, is gebaseerd op het koninklijk besluit van 15 maart 2002 tot oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal:

- **Artikel 1:** De opdrachten van de Ombudsdienst zijn, in functie van de ontvangen klachten, het verzamelen en verspreiden van informatie betreffende de gevolgde routes van en de veroorzaakte hinder door de vliegtuigen die op de Luchthaven Brussel-Nationaal opereren en het behandelen van de klachten en suggesties van de omwonenden wat het gebruik van de Luchthaven Brussel-Nationaal betreft;
- **Artikel 2:** De Ombudsdienst is functioneel onafhankelijk;
- **Artikel 3:** De Ombudsdienst voert zijn opdrachten in alle onafhankelijkheid uit;
- **Artikel 5:** De opdrachten van de Ombudsdienst omvatten het verzamelen, registreren en analyseren van alle inlichtingen die relevant zijn om de oorzaken van de klachten van de buurtbewoners te behandelen en te bepalen. De directeur maakt een jaarverslag van de activiteiten over aan de minister die bevoegd is voor de luchtvaart;
- **Artikel 9:** De Ombudsdienst houdt de documentatie over de geluidshinder en de trajecten van de vliegtuigen op de Luchthaven Brussel-Nationaal up-to-date.

De wet van 28 april 2010 vervolledigt onze bevoegdheden en missies, door haar artikel 3, § 2:

- 5) het verzamelen, analyseren, registreren en verspreiden, voor de omwonenden van de Luchthaven Brussel-Nationaal, van alle pertinente informatie over de gevolgde vliegroutes en de hinder die wordt veroorzaakt door de vliegtuigen die opstijgen van en landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal;
- 6) het uitbrengen van adviezen in het raam van zijn opdrachten, op verzoek van de minister bevoegd voor vervoer, of op eigen initiatief;
- 7) het bijhouden van de documentatie met betrekking tot geluidsoverlast en met betrekking tot de vliegroutes van vliegtuigen die opstijgen van en landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Aangezien de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal bestaat uit mensen met een zeer hoog niveau van juridische, politieke, luchtvaartkundige en technische kennis van het dossier, hebben al onze studies en analyses geen ander doel dan het informeren en doorgeven van de gedane voorstellen.





2002-2022

 **airportmediation**

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 2024