

# DE TEKORTKOMINGEN VAN BRUSSELS AIRPORT IN DE CORRECTE UITVOERING VAN HAAR LUCHTVAARTLICENTIE EN MILIEUVERGUNNING AFGELEVERD IN 2004



**REF: 7272-P**

Analyse van de tekortkomingen van de houder van de  
exploitatie­licentie van Brussel-Nationaal, de privé­onderneming Brussels  
Airport Company, gedurende de 20 jaar van de exploitatie­licentie die  
afloopt op 8 juli 2024

door  
Philippe TOUWAIDE

*Onze vaststellingen betreffen de opvolging en de strikte toepassing van de beslissing van de Bestendige Deputatie van Vlaams-Brabant van 8 juli 2004 en van de beslissing van de Vlaamse minister van Leefmilieu tegen de ingestelde beroepen, alsook de vastgestelde inbreuken door de niet-naleving in hoofde van "Brussels Airport Company" van de gehele federale wetgeving, waaronder het koninklijk besluit van 21 juni 2004 waarbij de exploitatielicentie voor de Luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C. werd toegekend.*

*"Brussels Airport Company" is slechts de naam van de privéonderneming die de licentie heeft om een luchthaven in Brussel te exploiteren, op het grondgebied van 4 gemeenten in Vlaams-Brabant: Kortenberg, Machelen, Steenokkerzeel en Zaventem. Deze privéonderneming is geen emanatie van de Belgische Staat, noch vertegenwoordigt zij de Belgische Staat, noch handelt zij in naam van de Belgische Staat en kan derhalve geen aanspraak maken op enig overheidsprerogatief van vrijstelling van de naleving van alle wetgeving.*

*"Brussel-Nationaal" is de officiële naam van de hele Brusselse luchthavensite, zoals die in alle toepasselijke wetgeving en wetteksten wordt genoemd. Deze naam is nooit gewijzigd, dus **de officiële naam van de luchthaven van Brussel is en blijft "Brussel-Nationaal"**.*

Vrijdag 31 mei 2024.



**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

# 1. DE GEBREKEN EN TEKORTKOMINGEN VAN BRUSSELS AIRPORT COMPANY SINDS 2004

## 1.1 *Het niet bouwen van een overdekte proefdraailoos voor de reactoren*

**Vaststellingen:** vliegtuigmotoren en straalmotoren worden altijd in de open lucht getest, zonder enige bescherming tegen geluidsoverlast of vervuiling en zonder enige controle op de uitlaatgassen.

**Inbreuk:** dit punt op pagina 52, 1.1, van het besluit van de Bestendige Deputatie werd nooit uitgevoerd door Brussels Airport Company, milieu- en luchthavenlicentiehouder. Het politiek akkoord van minister Dehaene van 1988 voorzag in een dergelijke aanleg, maar tijdens de vergadering van het Overlegforum van januari 2022 durfde een zekere Carlos Van Nullen, vertegenwoordiger van de B.A.C., te verklaren dat hij nooit van een dergelijk verzoek had gehoord en dat dit dossier niet de prioriteit van zijn onderneming was.

**Voorstel:** om het in de aangrenzende gemeenten waargenomen grondlawaai te verminderen, moet zeer snel een overdekte proefdraailoos voor de reactoren worden gebouwd. In het ANTEA-document wordt dit probleem kort vermeld op bladzijde 307, maar op een nogal anekdotische en weinig serieuze manier.

## 1.2 *Het niet bouwen van een totale geluidsmuur*

**Vaststellingen:** de perimeter van het luchthaventerrein is niet omgeven door een volledige geluidswerende structuur, er bestaan twee beperkte delen van geluidsmuren, één in Steenokkerzeel aan het eind van baan 25R en de andere in Melsbroek bij het sorteercentrum van een integrator die nachtvluchten uitvoert.

**Inbreuk:** dit punt wordt gemaakt op bladzijde 52, 1.2, van het besluit van de Bestendige Deputatie "*De geluidswallen ten noorden van baan 25R en gedeeltelijk op de militaire luchthaven, dienen onverwijld afgewerkt te worden*" door de minister gewijzigd in "*Indien het proefdraaien van de militaire vliegtuigen niet voor eind 2005 is verplaatst naar de centrale proefdraaiplaats*" werd door Brussels Airport Company – milieuvergunning- en luchthavenlicentiehouder – ook nooit uitgevoerd. Het politiek akkoord van minister Dehaene van 1988 voorzag in een dergelijke aanleg, maar tijdens de vergadering van het Overlegforum van januari 2022 durfde een zekere Carlos Van Nullen, vertegenwoordiger van de B.A.C., te verklaren dat hij nooit van een dergelijk verzoek had gehoord en dat dit dossier niet de prioriteit van zijn onderneming was.

**Voorstel:** om het in de aangrenzende gemeenten waargenomen grondlawaai te verminderen, moet de volledige bouw van een ononderbroken geluidsmuur rond de hele omtrek van de Luchthaven Brussel-Nationaal worden voortgezet.

### **1.3 Bouw en verhuur van niet-essentiële kantoren die geen luchtvaartdoeleinden hebben**

**Vaststellingen:** bedrijven die niets te maken hebben met luchtvaart of vervoer hebben kantoren op het luchthaventerrein.

**Inbreuk:** wij vinden geen enkele wettelijke bepaling die de licentiehouder toestaat om buiten de luchthaventerminals commerciële gebouwen of kantoren voor advies- of auditbedrijven te bouwen, te huren of te exploiteren die niet bestemd zijn voor gebruik dat rechtstreeks verband houdt met een luchthavenactiviteit of de luchtvaart in het algemeen.

De verkoopakte van 11 juni 2004 staat geen andere activiteiten op deze gronden toe dan die welke verband houden met de luchtvaart. De verkochte gronden en eigendommen zijn duidelijk geïdentificeerd als noodzakelijk voor de exploitatie van een luchthaven. De licentie van de particuliere houder verleent alleen opdrachten voor gebouwen met een duidelijk geïdentificeerd gebruik voor luchtvaartdoeleinden:

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

**Artikel 1.** Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :  
16° de luchthaveninstallaties : elk bepaald oppervlak (met gebouwen, installaties en materiaal) in hoofdzaak bestemd om te gebruiken voor de aankomst, het vertrek, het stationeren, het onderhoud, de bevoorrading, het laden, het lossen en de ontwikkelingen aan het oppervlak van de luchtvaartuigen, alsook voor het ontvangen van de passagiers;

**Art. 4.** De houder verzekert voor de Luchthaven Brussel-Nationaal :  
1° het landen, het bewegen op de grond, het stationeren en het opstijgen van passagiers- en vrachtvliegtuigen;  
2° het ontvangen, het laten instappen en uitstappen en het overbrengen van de passagiers en hun bagage;  
3° de behandeling van post en vracht;  
4° de luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid en de beveiliging op de grond, met uitsluiting van de taken van algemene politie en luchtvaartinspectie, alsook van de militaire taken.  
5° het ontwerpen, bouwen, inrichten, onderhouden, moderniseren, ontwikkelen en het ter beschikking stellen van de luchthaveninstallaties met inbegrip van de parkings voor voertuigen, de toegangswegen, de banen en de aprons.

**27 MEI 2004. — Koninklijk besluit betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties**

*HOOFDSTUK I. — Definities*

**Artikel 1.** Voor de toepassing van dit besluit moet worden verstaan onder :

1° "B.I.A.C.": de naamloze vennootschap van publiek recht "Brussels International Airport Company" omgezet overeenkomstig artikel 2 van dit besluit;

2° "luchthaveninstallatie": elk bepaald grond- of wateroppervlak (met gebouwen, installaties en materiaal) in hoofdzaak bestemd om te gebruiken voor de aankomst, het vertrek, het stationeren, het onderhoud, de bevoorrading, het laden, het lossen en de ontwikkelingen aan het oppervlak van de luchtvaartuigen, alsook voor het ontvangen van passagiers;

3° "exploitatie van luchthaveninstallaties": de terbeschikkingstelling van luchthaveninstallaties;

*HOOFDSTUK IV. — Exploitatie van luchthaveninstallaties*

*Afdeling I. — Toepassingsgebied*

**Art. 25.** Dit hoofdstuk is van toepassing op de luchthaveninstallaties van de Luchthaven Brussel-Nationaal waarvan de bevoegdheid tot het regelen van de uitrusting en de exploitatie tot de federale Staat behoort, onverminderd de toepassing van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling van de luchtvaart en de bevoegdheden van het Directoraat-generaal Luchtvaart. *Afdeling II. — Exploitatielicentie*

**Art. 26.** De exploitatie van elke luchthaveninstallatie is onderworpen aan de voorafgaande toekenning bij koninklijk besluit van een individuele exploitatielicentie van onbepaalde duur.

In het ANTEA-document worden dergelijke uitbreidingen van kantoren en lokalen zonder luchtvaartdoeleinden vermeld op bladzijde 102 in de ABD-zone Z1 van Brussel-Nationaal, zonder dat er een rechtsgrondslag is om toe te staan dat gebouwen voor andere dan luchtvaartdoeleinden worden gebruikt. Dit is duidelijk een inbreuk op de huidige wettelijke bepalingen zoals die zijn gepubliceerd en van kracht zijn.

**Voorstel:** strikte naleving van de beperkende clausules in de licentie van Brussels Airport Company en in de verkoopakte van terreinen door de Belgische Staat aan Brussels Airport Company; hetzij alleen gebouwen en bezetters die een luchthavenactiviteit hebben en een essentieel karakter hebben voor de luchtvaart en het luchtvervoer. Volledige naleving van de licentie en de verkoopovereenkomst en van alle luchtvaartvoorschriften door Brussels Airport Company.

## **1.4 Niet-naleving van de wetgeving inzake individuele geluidsniveaus van vliegtuigen (QC = QUOTA COUNT)**

**Vaststellingen:** de licentiehouder, Brussels Airport Company, respecteert en handhaaft de wetgeving inzake individuele geluidsniveaus van vliegtuigen niet en zet op verschillende manieren aan tot het omzeilen van de wetgeving, wat volledig in strijd is met artikel 31 van haar licentie en de ministeriële besluiten van 3 mei 2004, 21 januari 2009, 6 april 2009 en 27 juli 2009.

De licentiehouder heeft via een medewerker van Brussels Airport Company, de heer Feist, druk uitgeoefend en valse informatie verstrekt over de QC (geluidsniveau) van de exploitant AEROLOGIC door te beweren dat het volgens de certificering dicht bij 8,0 lag (terwijl het 10,7 is; zie de e-mailwisselingen van de heer Feist van 18 december 2012 en 19 december 2012 en zijn opdringerige e-mail van 20 augustus 2013).

Een interne nota van Brussels Airport Company van 4 mei 2011 van medewerker P. Demunter bevestigt dat Brussels Airport Company geen rekening houdt met het officiële geluidsniveau op basis van het EASA-geluidscertificaat van elk vliegtuig, maar met haar eigen – illegale – systeem om het geluidsniveau te berekenen op basis van een verminderd opstijggewicht. Zo wordt het geluidsniveau van de Boeing 777 Freighter verlaagd tot 7,7 QC, net onder de toegestane nachtlimiet van 8,0 QC.

**Inbreuk:** de volgende wetteksten worden niet nageleefd en bijgevolg wordt de wet geschonden door Brussels Airport Company met betrekking tot de nachtelijke exploitatie van de vliegtuigen van het type Boeing 777 Freighter:

**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. 31.** *De houder handelt correct ten overstaan van de omwonenden inzake de verschillende aspecten van het milieubeleid, rekening houdend met de geldende besluiten en akkoorden (onder andere het isolatieprogramma, het "noise quota system",...).*

1. 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, artikel 7.1.

### **Artikel 7 Informatie over geluidsprestaties**

*1. Beslissingen over geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen worden gebaseerd op de geluidsprestaties van luchtvaartuigen, zoals vastgesteld volgens de certificeringsprocedure van volume 1 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago, zesde uitgave van maart 2011.*

2. Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens.

3. Koninklijk besluit tot vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de Luchthaven Brussel-Nationaal; artikel 5 § 3:

*§ 3. Exploitatiebeperkingen, gebaseerd op de operationele prestaties, berusten op het geluidsniveau van het luchtvaartuig, vastgesteld volgens de certificeringsprocedure van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, derde uitgave (juli 1993.)*

4. 3 MEI 2004. - Ministerieel besluit betreffende het beheer van de lawaaihinder op de Luchthaven Brussel-Nationaal:

*Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder: 1° ICAO bijlage 16 : volume 1, deel 2 van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944;*

*Art. 3. § 1. Voor de bewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen wordt de geluidshoeveelheid per beweging (GB) met een nauwkeurigheid van één decimaal berekend als volgt:  $GB = 10 [(G - 85)/10]$ , waarin de variabele  $G = 1^\circ$  voor elke landing: het gecertificeerde geluidsniveau in EPNdB van een vliegtuig bij zijn maximale landingsmassa gemeten op het naderingsmeetpunt, min 9 EPNdB;  $2^\circ$  voor elke opstijging: de helft van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een vliegtuig in EPNdB op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarboven bij het opstijgen gevlogen wordt, gemeten bij zijn maximale opstijgmassa, conform de voorschriften van ICAO bijlage 16.*

5. Ministerieel besluit van 27 juli 2009 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de Luchthaven Brussel-Nationaal:

*Art. 4. § 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 opstijgingen, 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;*

6. Artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering.
7. Omzendbrief nr. 573 van 17 augustus 2007 met betrekking tot het deontologisch kader voor de ambtenaren van het federaal administratief openbaar ambt.
8. Bijlage 16 ICAO, volume 1, die de referentiemethode is van de Europese Verordening 748/2012:

**Artikel 5: Behoud van de exploitatie van bepaalde door de lidstaten geregistreerde luchtvaartuigen**

*b) de milieubeschermingseisen van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago die op het luchtvaartuig van toepassing zijn;*

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

**Artikel 7: Informatie over geluidsprestaties**

1. *Beslissingen over geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen worden gebaseerd op de geluidsprestaties van luchtvaartuigen, zoals vastgesteld volgens de certificeringsprocedure van volume 1 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago, zesde uitgave van maart 2011.*

**Voorstel:** strikte naleving van de wetgeving: een vliegtuig kan slechts één geluidscertificaat hebben op basis van een bepaald gewicht. Momenteel geeft het geluidscertificaat van alle Boeing 777-vrachtvliegtuigen hen een individueel geluidsniveau (QC) van 10,7, waardoor ze 's nachts niet op Brussel-Nationaal mogen vliegen. Deze zaak wordt nog onderzocht door het parket van Halle-Vilvoorde wegens valsheid in geschrifte en poging tot omkoping van een ambtenaar.

## **1.5 Niet-naleving van de wetgeving, artikel 4 van het ministerieel besluit van 30 april 2020 betreffende noodmaatregelen ter beperking van de verspreiding van het COVID-19-coronavirus**

**Vaststellingen:** de licentiehouder, Brussels Airport Company, heeft op zaterdag 2 mei 2020 ten onrechte aangekondigd dat het dragen van een masker niet verplicht is in haar luchthaveninstallaties.

**30 APRIL 2020. - Ministerieel besluit houdende wijziging van het ministerieel besluit van 23 maart 2020 houdende dringende maatregelen om de verspreiding van het coronavirus COVID-19 te beperken**

**Art. 4.** "Het openbaar vervoer blijft behouden.

*De burger is vanaf de leeftijd van 12 jaar verplicht om de mond en de neus te bedekken met een masker of elk ander alternatief in stof, vanaf het betreden van het station, op het perron of een halte, in de bus, de (pre)metro, de tram, de trein of elk ander vervoersmiddel dat door een openbare overheid wordt georganiseerd."*

### **Le port du masque recommandé à Brussels Airport et obligatoire à l'aéroport de Charleroi une fois qu'il sera rouvert**

Le port du masque ne sera pas obligatoire à partir de lundi à Brussels Airport, indique samedi sa porte-parole.

Belga  
Publié le 02-05-2020 à 11h24 - Mis à jour le 02-05-2020 à 14h20

**CORONAVIRUS** Le port d'une protection bucco-nasale (masque, foulard ou écharpe) sera bien obligatoire à l'aéroport de Zaventem lundi, assure samedi Philippe Touwaide. Pour le directeur du service de médiation du gouvernement fédéral pour l'aéroport de Bruxelles-National, "l'arrêté est on ne peut plus clair". Plus tôt dans la journée, la porte-parole de Brussels Airport affirmait que ce ne serait pas encore le cas mais que la situation pouvait évoluer.

Bron: BX1 - <https://bx1.be/categories/news/brussels-airport-le-port-du-masque-rendu-obligatoire/>

# Ombudsman Brussels Airport: 'Verplicht mondmasker op luchthavens'

SAMENLEVING ZAVENTEM 06/5/2020 © BELGA DELEN:   



© PhotoNews

Daags voor de samenkomst van de Nationale Veiligheidsraad heeft de ombudsman van Brussels Airport een brief gericht aan premier Sophie Wilmès (MR), waarin wordt aanbevolen te verduidelijken dat het dragen van een mondmasker verplicht is in alle Belgische luchthavens.

De CEO van de luchthaven van Zaventem, via uitbater Brussels Airport Company, is tot dusver van mening dat het dragen van een mondmasker niet mag worden opgelegd. "Zijn verdediging steunt op het feit dat hij volgens hem geen transport beheert en dat 'zijn' luchthaven niet wordt georganiseerd door een overheidsinstantie. Het is aan de luchtvaartmaatschappijen om mondmaskers op te leggen, te verdelen en te betalen en niet aan hem", schrijft Philippe Touwaide.

## Andere interpretatie

De federale ombudsman is van oordeel dat het tegenovergestelde moet gelden. Het luchtvervoer wordt wel degelijk beheerd door een overheidsinstantie, in casu de Algemene Directie Luchtvervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Bovendien beheert de naamloze vennootschap Brussels Airport de nationale luchthaven namens een overheidsinstantie via haar luchthavenlicentie die ze sinds 2004 bezit en die op elk moment kan worden opgezegd wegens mogelijke fout van de licentiehouder.

Touwaide baseert zijn redenering op het ministerieel besluit van 30 april. Dat verplicht "elke burger vanaf 12 jaar de mond en de neus te bedekken met een masker of ieder ander stoffen alternatief vanaf de binnenkomst in het station, op het perron of een halte van bus, (pre)metro, tram, trein of elk ander vervoermiddel georganiseerd door een overheidsinstantie."

Bron: BRUZZ - <https://www.bruzz.be/samenleving/ombudsman-brussels-airport-verplicht-mondmasker-op-luchthavens-2020-05-06>

De tekortkomingen van Brussels Airport in de correcte uitvoering van haar luchthavenlicentie en milieuvergunning – REF: 7272-P

**Inbreuk:** weigering van de licentiehouder Brussels Airport Company om artikel 4 van het ministerieel besluit betreffende het verplicht dragen van een masker in elk van de door de overheid georganiseerd vervoermiddelen toe te passen, te eerbiedigen en te doen naleven.

**Besluit:** de eerste minister heeft er in haar persconferentie van 6 mei 2020 onmiddellijk aan herinnerd dat het dragen van een masker op luchthavens inderdaad verplicht is. Het nieuwe ministerieel besluit van 8 mei 2020 is niet gewijzigd wat betreft het dragen van maskers in vervoermiddelen, wat bewijst dat het dragen van maskers sinds maandag 4 mei 2020 verplicht was in de voorzieningen van Brussel-Nationaal en in de lokalen van Brussels Airport Company, en dat de licentiehouder – Brussels Airport Company – deze bepaling ten minste tot woensdag 6 mei 2020 heeft overtreden.

Ook moet worden gewezen op de talrijke tekortkomingen van de licentiehouder, die het dragen van maskers en het bewaren van sociale afstand niet heeft afgedwongen, en het feit dat in de neutrale zone na de bagagecontrole steakmessen beschikbaar waren ook niet heeft aangevochten.

Ook was de licentiehouder, de privéonderneming Brussels Airport Company, niet in staat de bewegingen van de menigte en diverse chaotische situaties te beheersen, soms zonder maskers of social distancing, waaronder chaos bij de COVID-tests, vertragingen en instapweigeringen, met name op 24 oktober 2020, 25 oktober 2020, 31 oktober 2020, 1 november 2020, 7 november 2020, 8 november 2020, 16 november 2020 en 4 januari 2021.

UPDATED: 02-05-2020 - 16:05

### **Een mondmasker dragen zal verplicht zijn in de luchthavens van Zaventem en van Charleroi. Dat hebben ze zaterdag gemeld.**

**LEES OOK** Lockdown vermindert lawaaioverlast rond Brussels Airport en in Brussels gewest

Het gaat om een drukbezochte publieke ruimte, zegt woordvoerder van Brussels South Charleroi Airport (BSCA) Vincent Grassa. Op Brussels Airport zal het dragen van een mondmasker ook verplicht worden, benadrukt Philippe Touwaide, de directeur van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal zaterdagmiddag.

Eerder op de dag had een woordvoerder van de luchthaven van Zaventem gemeld dat een mondmasker niet verplicht zou zijn, maar wel aanbevolen. De luchthaven van Charleroi heeft de commerciële activiteiten sinds eind maart opgeschort en gaf donderdag aan dat die niet voor begin juni hernomen zouden worden. Tot dan blijft de terminal gesloten voor het publiek.

Veel luchtvaartmaatschappijen overwegen een mondmasker verplicht te maken of hebben dat reeds beslist, aldus de woordvoerder van BSCA, die de maatregel daarom "coherent" vindt.

Bron: BRUZZ - <https://www.bruzz.be/mobiliteit/mondmaskers-verplicht-luchthavens-van-zaventem-en-charleroi-2020-05-02>

## 1.6 Niet-naleving van de luchtvaartwetgeving in het algemeen

**Vaststellingen:** sinds 16 maart 2020, de dag voor het begin van de lockdown, heeft Brussels Airport Company een nota met 55 punten opgesteld waarin wordt gevraagd om alle luchtvaartwetgeving op te schorten, niet te volgen, te omzeilen of niet na te leven als gevolg van de lockdown met betrekking tot de gezondheids crisis.

**Inbreuk:** de licentiehouders verzoekt uitdrukkelijk om een aanzienlijk aantal wettelijke bepalingen niet na te leven onder het voorwendsel van de COVID-crisis. De licentiehouders mag zich niet bemoeien met de wijziging van de baankeuze, noch proberen enige wijze van controle of regulering van zijn activiteiten te onderdrukken, en moet het luchtvaartreglement respecteren dat het nemen van instructies enkel toestaat door de minister bevoegd voor Mobiliteit of zijn vertegenwoordiger, de Directeur-generaal Luchtvaart. De licentiehouders, de privéonderneming Brussels Airport Company, heeft inderdaad aangezet tot niet-naleving van de artikelen 43, § 2 en 44 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling van het luchtverkeer en de artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en de operationele bepalingen inzake luchtvaarnavigatiediensten en -procedures.

### ***Koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart***

**Artikel 43 § 2.** *De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde stelt, voor elk geval, de technische eisen vast inzake gebruik van de luchtvaarterreinen.*

**Artikel 44:** *Aan een luchtvaarterrein mag niets worden gewijzigd zonder dat de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde er vooraf in kennis van gesteld is.*

### ***Koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaarnavigatiediensten en -procedures***

**Artikel 1. § 1.** *Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder : 1° Minister : de minister bevoegd voor de luchtvaart; 2° Directeur-generaal : de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart;*

**Art. 4.** *De Minister of zijn gemachtigde, de directeur-generaal*

**Voorstel:** strikte naleving van de wetgeving die onder geen enkel voorwendsel kan worden omzeild of opgeschort.

**OVERZICHT VAN NOODZAKELIJKE MAATREGELEN**  
**M.B.T. DE LUCHTVAART OP BRUSSELS AIRPORT**  
**IN HET KADER VAN DE WET BETREFFENDE DE BIJZONDERE VOLMACHTEN**

**Gezamenlijke nota van Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL en TUI**  
**16 maart 2020**

**A. MAATREGELEN OM DE OPERATIES OP BRUSSELS AIRPORT TE WAARBORGEN**

1. **Luchtvaartmaatschappijen en grondafhandelaars** voor bagageafhandeling en vliegtuigafhandeling vormen noodzakelijke diensten om de operaties van Brussels Airport te vrijwaren. Zij dienen in deze omstandigheden beschermd te worden tegen bankroet of andere maatregelen die de beschikbaarheid van hun diensten zou beperken.
2. Afwijkingen van het KB grondafhandeling [KB dd. 6 november 2010 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal: Art. 3, 10, 11, 12, 13, 14] Met name:
  - een afwijking van de verplichting om minstens 2 grondafhandelaars te hebben voor de beperkte categorieën van bagage en platformafhandeling (en 3 voor beperkte categorieën in cargo).
  - een afwijking van de verplichting om een nieuwe selectieprocedure te organiseren indien er geen twee (of drie) afhandelaars zouden zijn.
  - een afwijking van de verplichting om dat – wanneer de luchthavenuitbater deze activiteiten tijdelijk zelf zou moeten uitoefenen – deze een erkenning behoeft en een gescheiden boekhouding moet voeren voor wat betreft die activiteiten.
3. **Luchtverkeersleiding en grenscontrole (Federale Politie / Douane)** vormen noodzakelijke diensten die door de overheid voorzien worden om de operaties van Brussels Airport te vrijwaren. De continuïteit van hun dienstverlening moet gegarandeerd worden. De lokale leiding van de overheidsdiensten die luchtvaartgebonden diensten verlenen – in het bijzonder skeyes, de Federale Politie en de douane die diensten verlenen m.b.t. Brussels Airport, moeten de autonome bevoegdheid hebben om de nodige personeelsbezetting alsook stand-by regelingen te kunnen opleggen inclusief, het zo nodig opvorderen van personeelsleden.
4. Een versoepeling van artikel 51 van het Omzettings-KB (27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties), opdat de volmachtenregering dit KB kan toepassen (na ministerieel besluit), zonder dat de beslissing moet bekrachtigd worden bij Koninklijk Besluit, zoals nu voorzien is.

**Gezamenlijke nota van Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL en TUI**

Artikel 51 van dit KB voorziet dat in geval van een plotselinge crisis op de markt van het luchtverkeer, de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, na advies van de economisch regulerende overheid, de nodige vrijwaringmaatregelen kan treffen, met inbegrip van tijdelijke afwijkingen van de bepalingen van dit hoofdstuk.

5. De huidige periode van **werkloosheid omwille van overmacht** verlengen tot 30 april 2020, ook al wordt het dossier voor werkloosheid om economische redenen goedgekeurd. Werkloosheid omwille van overmacht creëert meer flexibiliteit om noodzakelijke operaties toch te kunnen uitvoeren, en dezelfde flexibele toepassingsregels voor beide tijdelijke werkloosheidssystemen (overmacht én economische werkloosheid) toepassen.
6. **Verlenging van de duur van werkloosheid** omwille van overmacht en economische werkloosheid indien de corona crisis langer duurt dan de huidige maximale periodes.
7. **Andere belangrijke maatregelen m.b.t. Human Resources: zie apart hoofdstuk 3 hieronder**
8. Een bijzondere regeling voor **vliegend luchtvaartpersoneel** opdat deze niet in quarantaine zouden gezet worden (vliegend personeel maximaal beschikbaar houden; geen disruptie van supply chains)
9. Garantie dat de overheid de kosten van repatriëringsvluchten zal dekken
10. EU261 & claim waiver voor de periode tijdens de COVID 19 crisis alsook tijdens de periode van heropstart
11. Een versoepeling van de **slotregeling** “use it or loose it” (zie voorstel op niveau EU)
12. Bijkomende tijdelijke **nachtslots** bovenop het wettelijk voorziene maximum voor cargo/express indien de markt dit vereist
13. Tijdelijke versoepeling van de **beperkingen tijdens de nacht- en weekendperiode** om verstoorde operaties te ondersteunen (bv m.b.t. luchtvaartdiensten voor repatriëring, medisch en paramedisch materiaal, ...)

#### B. MAATREGELEN TER ONDERSTEUNING VAN DE LUCHTVAARTSECTOR OP BRUSSELS AIRPORT

14. Er zijn op korte termijn oplossingen nodig om **liquiditeitsproblemen** bij bedrijven op te lossen. Ondermeer vragen wij snelle officialisering van de aangekondigde regelingen - met termijn minstens tot eind 2020 (verlengbaar in functie van hoelang deze crisis de markt impacteert) – om het verschuldigd zijn van volgende elementen op te schorten:
  - a. sociale zekerheidsbijdragen

**Gezamenlijke nota van Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL en TUI**

- b. bedrijfsvoorheffing
- c. btw
- d. vennootschapsbelasting
- e. rechtspersonenbelasting

alsook voor volgende elementen van de Gewestelijke (Vlaamse) belastingen:

- f. Onroerende voorheffing
- g. Leegstandsheffing bedrijfsruimten
- h. Registratiebelasting
- i. Belasting op inverkeerstelling
- j. Verkeersbelasting
- k. Verpakkingsheffing
- l. Afvalwater

alsook voor de gemeentelijke en provinciale belastingen zoals, maar niet beperkt tot:

- m. Opcentiemen OV
- n. Bewaarplaats motorvoertuigen (parking)
- o. Drijfkracht

15. Bijkomend is het noodzakelijk dat de overheid **overbruggingskredieten en staatsgarantie** bij leningen voorziet voor bedrijven uit de sector.
16. Naast een oplossing voor liquiditeitsproblemen, vragen wij **maatregelen voor structurele problemen van profit & loss** in de luchtvaartsector. Bedrijven hebben hoge kosten (en lopende investeringen) terwijl de inkomsten tot een minimum, of zelfs tot nul terugvallen. Hierbij vraagt de luchtvaartsector de kwijtschelding gedurende een adequate periode van
- a. sociale zekerheidsbijdragen
  - b. bedrijfsvoorheffing
  - c. btw
  - d. vennootschapsbelasting
  - e. rechtspersonenbelasting

alsook voor volgende elementen van de Gewestelijke (Vlaamse) belastingen:

- f. Onroerende voorheffing
- g. Leegstandsheffing bedrijfsruimten
- h. Registratiebelasting
- i. Belasting op inverkeerstelling
- j. Verkeersbelasting
- k. Verpakkingsheffing
- l. Afvalwater

alsook voor de gemeentelijke en provinciale belastingen zoals, maar niet beperkt tot:

- m. Opcentiemen OV
- n. Bewaarplaats motorvoertuigen (parking)
- o. Drijfkracht

## Gezamenlijke nota van Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL en TUI

17. Uitvoering van **staatssteun** die door EU mogelijk gemaakt werd voor de compensatie voor verliezen, waarbij de sector betrokken wordt bij de uitwerking van de regening. Steunmaatregelen van de Belgische staat aan de luchtvaartsector moeten worden genomen in overeenstemming met 107 van het EU Verdrag en mits goedkeuring van de Europese Commissie overeenkomstig artikel 108 van het EU Verdrag.
18. **PushPNR kosten** (om passagiersinformatie aan overheid te leveren): overname van kosten door de overheid of tijdelijke stopzetting van informatie-overdracht
19. De federale overheid vergoedt aan de luchtvaartmaatschappijen de kosten die zij tijdens de duur van de corona-crisis en tijdens de heropstart na de crisis hebben betaald voor wat betreft:
- Airport & Security charges
  - Terminal Navigation charges
  - Parking charges
20. Toekenning van het mandaat van **adjunct-hoofdinspecteur van luchthaveninspectie/beveiliging** aan de Head of Security van Brussels Airport Company: de aanvraag is reeds lange tijd gebeurd, de procedure loopt binnen DGLV maar dient nu zeer snel afgerond te worden.

#### C. MAATREGELEN M.B.T. HUMAN RESOURCES

##### **21. Tijdelijke werkloosheid: Wegnemen van misbruik: tijdelijke werkloosheid primeert op arbeidsongeschiktheid**

Een verduidelijking/verruiming van wetgeving is minstens noodzakelijk Om te bevestigen dat bij ziekte van werknemers geen gewaarborgd loon verschuldigd is en dat technische werkloosheid wegens overmacht of economische werkloosheid voorgaat. Dit om misbruiken te voorkomen dat vanaf de eerste dag schorsing werknemers zich ziek melden om alsnog aanspraak te maken op gegarandeerd loon.

Wat tijdelijke werkloosheid wegens overmacht betreft, worden deze dagen in principe wel als “dagen van gewone activiteit” beschouwd, waardoor er normaal gewaarborgd loon verschuldigd zou zijn. Dit omdat overmacht een plotse en onvoorziene gebeurtenis is op een dag dat er normaal gewerkt zou worden. De huidige omstandigheden bieden echter een argument om toch te stellen dat dagen tijdelijke werkloosheid wegens overmacht nu geen dagen van gewone activiteit zijn. Dit zeker voor de ondernemingen (en hun toeleveranciers) die getroffen worden door de preventieve maatregelen van de regering en daarom tot 3 april beroep moeten doen op overmacht.

Een uitgebreide interpretatie van artikel 56 van de Arbeidsovereenkomstenwet die zou leiden tot de verplichting om gewaarborgd loon te betalen, moet vermeden worden voor werkgevers die

#### **Gezamenlijke nota van Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL en TUI**

tijdelijke werkloosheid moeten invoeren. De betrokken zieke werknemers hebben dan recht op een RIZIV-uitkering.

## 22. Tijdelijke werkloosheid: Verlenging en flexibilisering maatregelen tijdelijke werkloosheid:

De huidige versoepelde voorwaarden en verhoogde uitkeringen voor tijdelijke werkloosheid op grond van overmacht en economische werkloosheid (voor arbeiders en bedienden) verlengen tot 31 oktober 2020 voor ondernemingen die de aanhoudende impact van het COVID-19 virus kunnen aantonen tot die datum

Wij verzoeken om de bestaande maatregelen verder te zetten en bovendien volgende bijkomende maatregelen te treffen:

- a. Tijdelijke vrijstelling van wachttijd voor werknemers bij tijdelijke werkloosheid wegens economische oorzaken (indien gelinkt aan COVID-19);
- b. Uitbreiding maximumduur per kalenderjaar tijdelijke werkloosheid wegens economische oorzaken (geen maximumduur indien gelinkt aan COVID-19) tot voor 2020 het einde van het jaar en 9 maanden in de andere gevallen;
- c. Geen afzonderlijke aanvragen/stopzetting vereist voor overstap tussen volledige / gedeeltelijke werkloosheid en opheffing onderscheid "grote of kleine" schorsing bij arbeiders. Oplossing: mogelijkheid aanvraag gedeeltelijke werkloosheid waar weken van volledige werkloosheid tussen kunnen zitten (systeem beurtrol) zonder vereiste minimaal aantal arbeidsdagen;
- d. Geen sociale zekerheidsbijdragen bij eventuele aanvullingen werkloosheidsuitkering of bijpassing tijdskrediet ongeacht leeftijd: zo kan deeltijds werk bij ouderen worden gestimuleerd;
- e. Afschaffing wachttijd 14 dagen bij RVA inzake tijdelijke werkloosheid economische oorzaken en verkorting behandelingstijd dossier FOD WASO;
- f. Overmacht kan ook worden toegepast voor uitzendkrachten, zonder vereiste dat die nadien bij gebruiker tewerkgesteld zijn.
- g. Voor bedrijven waarvoor reeds werd toegekend en verlenging wordt aangevraagd: rechtstreeks doorzenden tijdelijke werkloosheid wegens economische oorzaken in kader COVID 19 reeds werd toegekend: enkel verlenging aan te vragen bij RVA waarbij wordt aangetoond dat oorzaken nog steeds aanwezig zijn.

23. Verruiming "onderneming in moeilijkheden" art 14 KB 3 mei 2007 SWT om te genieten van de verlaagde leeftijd  
Thans is dit beperkt tot "onderneming die in de jaarrekeningen van de twee boekjaren die de datum van de aanvraag tot erkenning voorafgaan voor belastingen, een verlies uit de gewone bedrijfsuitoefening boekt, wanneer voor het laatste boekjaar dit verlies het bedrag van de afschrijvingen en de waardevermindering op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa overschrijdt."

## Gezamenlijke nota van Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL en TUI

Dit begrip moet worden verruimd tot bedrijven die door een plotse gebeurtenis een omzetsdaling kennen van meer dan 50% in één van de maanden van januari-juni 2020 ten opzichte van het voorgaande jaar.

**24. Verruiming “onderneming in herstructurering” Art 15 KB 3 mei 2007 om te genieten van de verlaagde leeftijd**

De onderneming die, in toepassing van de bepalingen van artikel 51 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, tijdens het jaar dat de aanvraag tot erkenning voorafgaat, een aantal werkloosheidsdagen heeft gekend ten minste gelijk aan 20 pct. van het totaal aantal dagen aangegeven voor de werklieden aan de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid.

De toepassing van deze bepaling is beperkt tot de ondernemingen waar ten minste 50 pct. van de werknemers met een arbeidsovereenkomst voor werklieden worden tewerkgesteld.

Deze definitie moet worden verruimd tot economische en technische werkloosheid voor arbeiders én bedienden ten minste gelijk aan 20 pct. van het totaal aantal dagen aangegeven voor één van de maanden in de periode van januari 2020 tot en met juni 2020.

**25. Werkgever in herstructurering art 3 KB 9 maart 2006 betreffende activerend beleid herstructurering en KB 3 mei 2007**

Beperking anciënniteitsvoorwaarde van 2 jaar om meegeteld te worden als ontslag voor drempels voor de erkenning als werkgever in herstructurering of onderneming in herstructurering.

**26. Verlaging leeftijd SWT en tijdskrediet tot 58 jaar en 55 jaar.**

**27. Eenzijdig op SWT plaatsen**

In het KB van 3 mei 2017 wordt voorzien dat een verkorting van de opzegvergoeding tot 6 maanden kan mits akkoord van de werknemer.

Voor ondernemingen in herstructurering moet voorzien worden dat dit SWT op verlaagde leeftijd mogelijk moet zijn zonder cao en zonder akkoord mits een voorafgaande informatie- en consultatie werd toegepast

**28. Aanpassing van de wetgeving opdat de regelgeving inzake tijdelijke werkloosheid ook toegepast zou kunnen worden op de ex-statutaire personeelsleden (ex-BIAC) die nu tewerkgesteld zijn bij Brussels Airport Company.**

Aanpassingen in wetgeving vereist via o.a.:

- Koninklijk besluit 27 MEI 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties.
- Programmawet van 9 juli 2004 waarin het KB van 27.05.2004 deels werd bekrachtigd
- Wet van 20 JULI 1991 houdende sociale en diverse bepalingen.

**Gezamenlijke nota van Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL en TUI**

- Wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders
- ...

#### 29. Verkorte opzegtermijnen kader van (vervroegd) pensioen

Voor ondernemingen in moeilijkheden of herstructurering wordt bevestigd dat artikel 37/6 van de Arbeidsovereenkomstenwet kan worden toegepast op elk ontslag dat wordt gegeven aan een werknemer die in aanmerking komt voor de (vervroegde) pensioenleeftijd en/of een volledige loopbaan heeft vervuld conform de wetgeving die op hem/haar van toepassing is.

#### 30. Beëindiging tijdelijke arbeidsovereenkomsten wegens overmacht

Voor ondernemingen die vallen onder de uitgebreide definitie van onderneming in moeilijkheden/herstructurerings of een meer strikte definitie is in weerwil van artikel 26 van de Arbeidsovereenkomstenwet een beëindiging van de arbeidsovereenkomst wegens overmacht op grond van artikel 32, 5<sup>o</sup> Arbeidsovereenkomstenwet mogelijk voor arbeidsovereenkomsten voor bepaalde duur.

#### 31. Als bovenstaande maatregelen onvoldoende zouden zijn: Betaling opzegvergoeding in schijven

Als bovenstaande maatregelen onvoldoende zouden zijn: Artikel 39 bis van de arbeidsovereenkomstenwet voorziet in de mogelijkheid opzeggingsvergoedingen in schijven te betalen voor een onderneming in moeilijkheden of die uitzonderlijk ongunstige economische omstandigheden kent.

De definitie hiervan moet zo verbreed worden waardoor – mits aanvraag – bedrijven met een sterk verlaagde omzet kunnen genieten van deze regeling, eenzijdig en zonder akkoord van de werkgevers.

Bij reeds gesloten cao's die een onmiddellijke betaling voorzien moet een KB bepalen dat de werkgever alsnog – na overleg – eenzijdig kan beslissen om de opzeggingsvergoeding in schijven te betalen. Dit KB moet dan elke afwijkende cao op dit vlak opzij schuiven.

#### 32. Uitstel sociale verkiezingen

In het kader van de sociale verkiezingen, is het nuttig bedrijven de kans te bieden eenzijdig te beslissen over te gaan tot uitstel van de sociale verkiezingen met 1 jaar of 6 maanden, voor zover de kandidatenlijsten van alle representatieve werknemersorganisaties nog niet werden ingediend. Bedrijven die hiervoor kiezen zullen de procedure opnieuw opstarten op datum X-60 om zo vele bedrijven ervan te weerhouden het geheel opnieuw op te starten. Reden is om te vermijden dat werknemers zich massaal kandidaat stellen enkel en alleen om te genieten van de bescherming.

Om dit te ontraden moeten zij de hele procedure opnieuw opstarten.

Organisatorisch kan als de maatregelen verlengd worden ondernemingen de kans worden gegeven om datum Y uit te stellen om de veiligheid en verspreiding van het Corona virus tegen te gaan.

### Gezamenlijke nota van Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL en TUI

33. Wijziging niet-recurrent resultaatsgebonden voordelen (CAO nr.90)  
Wijziging dat geen loonbonus kan worden toegekend voor het gehele personeel indien herstructurering wordt aangekondigd  
Door het wijzigende landschap moeten alle bedrijven kansen krijgen werknemers te belonen voor hun werk in hardere tijden.
34. Bedrijfsvoorheffing op werkloosheidsvergoeding en aanvulling van werkgever terugbrengen naar 10% zoals vroeger (wordt momenteel belast met 26% bedrijfsvoorheffing).
35. Verhogen van de berekeningsbasis werkloosheidsvergoeding van huidige 2750 EUR naar de pensioen basis van 4.870 EUR . Dit voornamelijk omdat de piloten (hogere loon categorieën) anders ontzettend veel verliezen.

#### D. TECHNISCHE MAATREGELEN M.B.T. ER ERKENNING EN CERTIFICERING VAN LUCHTVAARTOPERATOREN - BURGERLUCHTVAARTREGELS

36. Automatisch verlengen van bestaande vergunningen en accreditaties voor luchthavenoperatoren. Zo ondermeer, maar niet beperkt tot, de erkenningen voor de grondafhandelingsdiensten door een dienstverlener en de zelfafhandeling op de luchthaven uitgereikt door het Directoraat-generaal Luchtvaart o.b.v. art. 14 van het grondafhandelings-KB
37. Automatische verlenging van bestaande luchthaven-toegangsbadges en versnelde afgifte van nieuwe luchthaven-toegangsbadges
38. Opschorting van audits door de nationale luchthavenautoriteiten
39. Opschorting van het onderhoudsprogramma, de audits en controle door het DGLV voor het materieel essentieel voor de verlening van grond-afhandelingsdiensten (art. 13 van het grondafhandelings-KB (geïmplementeerd door Ministerieel Besluit van 19 november 2014 en MB van 19 november 2014 betreffende de goedkeuring van het onderhoudsprogramma van het rollend en essentieel materieel en keuringsvoorwaarden voor rollend materieel op de luchthaven Brussel-Nationaal).
40. Flexibiliteit voor het toekennen van ferry flight requests na de re-activatie van de vluchten (sommige vliegtuigen zullen naar een maintenance provider moeten gevlogen worden met "overdue" maintenance)
41. Flexibiliteit bij de "airworthiness review certificates" toekenning bij re-activatie van de vluchten
42. Flexibiliteit bij de continuïteit van de luchtvaartmaatschappij:

#### **Gezamenlijke nota van Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL en TUI**

- a. Geen onderbreking van de AOC en de postholders verantwoordelijkheden tijdens de onderbreking, ook indien we niet vliegen (CAME = Continuing Airworthiness and P145 = maintenance provider)
  - b. Garantie dat de training organisatie (ATO) behouden blijft zonder wijzigingen. De nominated postholder blijft in functie tegen gereduceerd regime
43. Volgende items verlengen met 6 maanden indien ze vervallen gedurende de 'ON HOLD' periode
- c. Piloten licenties ( LPC = license proficiency checks)
  - d. Piloten OPC (operator proficiency checks)
  - e. Piloten en cabin crew lijn checks
  - f. Medische vergunningen voor piloten en cabin crew
  - g. Piloten examinatoren en instructeurs bevoegdheden
  - h. Alle andere grond trainingen voor piloten en cabin crew:
    - i. Recurrent trainings voor piloten en cabin crew
    - ii. Dangerous goods training
    - iii. Crew resource management training
    - iv. Aviation security training
    - v. Fire fighting training
    - vi. Evacuation training
    - vii. First aid training
    - viii. ...
44. Alle operationele en training audits die gepland waren te uitstellen naar tweede helft van het jaar
45. Uitstellen van de volgende bedragen die betaald dienen te worden aan het Belgische Bestuur der Luchtvaart
- i. AOC
  - j. ATO
  - k. Audits
  - l. Licenties
46. DGR CAT 9/12: company wide verlenging van 90 dagen
47. DGR CAT 10: company wide verlenging van 90 dagen
48. AVSEC M&E en GRound: verlenging van 90 dagen
49. AVSEC vliegend personeel: verlenging
50. HUMAN FACTORS M&E en Ground: verlenging van 90 dagen
51. SMS: company wide verlenging van 90 dagen (check voor flight en cabin lopend)
52. PRM: company wide verlenging van 90 dagen

**Gezamenlijke nota van Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL en TUI**

- 53. Third-party Handler Monitoring Control and Quality Spotcheck voorgeschreven door WP56 GOPS: derogatie van check per iata seizoen tot WTT20
- 54. Derogatie van de mandatory rapportering van DG incidenten binnen de 72 uur (voornamelijk wanneer operaties stoppen en rapporten komen pas later binnen)
- 55. GDPR/ PCI: verlenging (antwoord-)termijnen

**Gezamenlijke nota van Brussels Airlines, Brussels Airport Company, DHL en TUI**

## **1.7 Niet-naleving van de wetgeving, beslissingsbevoegdheid van de minister van Mobiliteit of zijn vertegenwoordiger de Directeur-generaal Luchtvaart**

**Vaststellingen:** actieve deelname van Brussels Airport Company aan de uitvaardiging van een onwettige instructie tot wijziging van het baangebruik (PRS) van 26 mei 2020, instructie van een kabinetsattaché Jasper Pillen zonder ministeriële machtiging (zie e-mail van minister Bellot van 6 juni 2020 waarin hij bevestigt dat hij geen enkele instructie tot wijziging van de baankeuze heeft uitgevaardigd of laten uitvaardigen).

**Inbreuk:** de licentiehouder mag niet ingrijpen in de wijzigingen van de baankeuzes en moet de luchtvaartregelgeving respecteren die het nemen van instructies enkel toestaat door de minister bevoegd voor Mobiliteit of zijn vertegenwoordiger de Directeur-generaal Luchtvaart. De licentiehouder, de privéonderneming Brussels Airport Company, heeft wel degelijk de artikelen 43 § 2 en 44 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling van het luchtverkeer en de artikelen 1 en 4 van het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en de operationele bepalingen inzake luchtvaartnavigatiediensten en -procedures geschonden.

### ***Koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart***

**Artikel 43 § 2.** *De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde stelt, voor elk geval, de technische eisen vast inzake gebruik van de luchtvaartterreinen.*

**Artikel 44:** *Aan een luchtvaartterrein mag niets worden gewijzigd zonder dat de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde er vooraf in kennis van gesteld is.*

### ***Koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures***

**Artikel 1. § 1.** *Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder : 1° Minister : de minister bevoegd voor de luchtvaart; 2° Directeur-generaal : de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart;*

**Art. 4.** *De Minister of zijn gemachtigde, de Directeur-generaal*

**Voorstel:** strikte naleving van de wetgeving die onder geen enkel voorwendsel kan worden omzeild of opgeschort, de instructie van Pillen is onwettig omdat zij is gegeven door een persoon die noch de bevoegdheid noch de deskundigheid had om de licentiehouder een instructie te geven. Pillen is noch de minister noch zijn afgevaardigde in de zin van de wet, daardoor is de door Pillen gegeven instructie onwettig en heeft Pillen de wet geschonden.

## 1.8 Niet-naleving van de wetgeving, artikel 34 van de licentie

**Vaststellingen:** de licentiehouder, het bedrijf Brussels Airport Company, en één van haar werknemers hebben zich herhaaldelijk schriftelijk, in de pers en bij de regeringen uitgesproken tegen de Brusselse geluidsnormen, en gevraagd deze te wijzigen, af te schaffen, te boycotten of niet toe te passen.

**Inbreuk:** inbreuk op artikel 27 en 37 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en inbreuk op artikel 34 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de Luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap Brussels Airport Company:

**21 JUNI 2004.—Koninklijk besluit betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de Luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap**

**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.*

Meer bepaald wordt de houding van de zogenaamde heer Feist benadrukt, aangezien hij de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgelegde akoestische normen niet respecteert of handhaaft. De standpunten van de heer Feist zijn in strijd met artikel 34 van de licentie van zijn werkgever. Deze feiten werden gemeld aan de luchthavenregulator, die er de voorkeur aan gaf nooit op te treden:

- i. Memorandum Brussels Airport van 14 juli 2005, bladzijde 22, punt 1.3.3 betwisting van de Brusselse geluidsnormen;
- ii. Memorandum Brussels Airport van 25 mei 2014, bladzijde 5, betwisting van Brusselse geluidsnormen en verzoek om federale harmonisering;
- iii. Memorandum Brussels Airport van 24 juni 2019: Voorstel 3 (bladzijde 8): BAC pleit voor een coherente geluidsregulering op basis van het beginsel van geluidsemissie en niet van immissie, en voor de afschaffing van de Brusselse geluidsnormen;
- iv. Brief van Brussels Airport Company van 27 januari 2017 aan de regeringen met het verzoek om de Brusselse geluidsnormen af te schaffen;
- v. – 11 augustus 2012: *“Sommige maatschappijen dreigen hun vluchten in Brussel stop te zetten wanneer ze een boete krijgen voor het landen op baan 01, die Belgocontrol hen gevraagd heeft te gebruiken”* volgens Arnaud FEIST (Le Soir);
- vi. – 11 augustus 2012: *“Brussels Airport: 'Brussel jaagt grote vliegbedrijven weg met boetes’* volgens Arnaud FEIST (De Morgen);
- vii. – 9 juli 2013: *“Geluidsnormen en slechte vooruitzichten spelen Zaventem parten. Onder meer te wijten aan de Brusselse geluidsnormen en de daaraan gekoppelde boetes”* volgens Arnaud FEIST (De Standaard);

- viii. – 19 november 2016: *“De regering knijpt de luchthaven stilletjes dood”* volgens Arnaud FEIST die niets wil horen over de boetes die het Brussels Gewest wil opleggen aan luchtvaartmaatschappijen (onder meer De Morgen en het Laatste Nieuws);
- ix. – 24 december 2016: *“Brusselse geluidsnormen bedreigen 1.500 jobs in Zaventem”* volgens Arnaud FEIST (De Tijd);
- x. – 18 januari 2017: *“Bijna alle vliegtuigen riskeren Brusselse boetes”* volgens Arnaud FEIST (onder meer De Standaard, Knack, De Morgen);
- xi. – 3 februari 2017: *“Zaventem loopt onherstelbare schade op door geluidsboetes”* volgens Arnaud FEIST (onder meer Het Laatste Nieuws, Het Nieuwsblad en Bruzz);
- xii. – 7 februari 2017: *“Luchthaven voelt zich bedreigd. De strenge Brusselse geluidsnormen vormen een bedreiging voor de toekomst van de luchthaven”* volgens Arnaud FEIST (Bruzz);
- xiii. – 11 januari 2023 interview van Arnaud FEIST met De Standaard met het verzoek om de Brusselse geluidsnormen af te schaffen.

**Voorstel:** strikte naleving van de wetgeving, de licentiehouders, de privéonderneming Brussels Airport Company, moet de Brusselse geluidsnormen, die op alle niveaus van de Belgische en Europese rechtbanken zijn goedgekeurd, naleven en handhaven. De licentiehouders en zijn werknemers, de heer Feist, hebben zich niet uit te spreken tegen de Brusselse geluidsnormen, aangezien deze normen wettelijk zijn en door de rechtbanken zijn bekrachtigd.



## 1.9 Niet-naleving van de wetgeving, artikel 36 van de licentie

**Vaststellingen:** de licentiehouder, Brussels Airport Company, heeft herhaaldelijk geen medewerking verleend aan de Federale Ombudsdienst, deze dienst niet naar behoren geïnformeerd of intimiderende handelingen verricht die lasterlijk of vexatoir zijn ten aanzien van de Federale Ombudsman en zijn team.

**Inbreuk:** niet-naleving door de licentiehouder, Brussels Airport Company, van artikel 36 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 door te weigeren constructief samen te werken met de ombudsman en de Ombudsdienst:

- i. Brussels Airport Company reageert bijna nooit op verzoeken om informatie of brieven van de ombudsman en de Ombudsdienst;
- ii. Brussels Airport Company publiceert valse en foutieve informatie of vergeet essentiële informatie te publiceren, of vergeet de ombudsman en de Ombudsdienst op de hoogte te brengen van werkzaamheden en sluitingen van start- en landingsbanen (bv: onaangekondigde werkzaamheden op maandag 22 april 2019, annulering van de werken op maandag 9 september 2019);
- iii. Brussels Airport Company heeft consequent geweigerd tweejaarlijkse werkvergaderingen met de Ombudsdienst te houden tot 2021;
- iv. Brussels Airport Company weigert de ombudsman en de Ombudsdienst toegang te geven tot haar ATOM-database over QC's van vliegtuigen (DGLV-verzoek van 29 november 2021 zonder goede reden geweigerd door de heer Feist, en aanmaningen van 13 december 2021 en 31 januari 2023 waarop Brussels Airport Company nooit heeft geantwoord);
- v. Intrekking en vervolgens poging om de parkeerplaats voor de Ombudsdienst op het domein Brussel-Nationaal op 12 april 2019 aan te rekenen;
- vi. Intrekking en vervolgens poging tot aanrekening van de badges voor de Ombudsdienst (Brussels Airport Company factuur nr. 202011672 van 26 oktober 2020);
- vii. Intrekking door de heer Feist zonder uitleg van alle AIR SIDE-badges van het personeel van de Ombudsdienst, vervolgens poging tot aanrekening van deze badges. Niet-naleving van artikel 9, § 1, van de vergunning: door het personeel van de Ombudsdienst geen toegang te verlenen tot de luchthaveninstallaties, waardoor bepaalde essentiële opdrachten voor de werking van mijn eigen dienst, die immers deel uitmaakt van het FOD Mobiliteit en Vervoer en een autonome en onafhankelijke tak is van het Directoraat-generaal Luchtvaart (*badge 50037 is op 30 augustus 2016 zonder reden of fraude in beslag genomen, badges zijn op 26 oktober 2017 geweigerd aan nieuw personeel en badge 46911 is in 2018 gedeactiveerd door de houder ervan niet toe te staan deel te nemen aan vergaderingen van slotcoördinator*); voor de badges treedt de licentiehouder materieel op bij de uitgifte ervan namens het DGLV en heeft derhalve niet het recht om op eigen initiatief te regelen wie al dan niet badges kan verkrijgen;

- viii. Talrijke lasterlijke, intimiderende of vexatoire handelingen tegen de ombudsman en de Ombudsdienst: de "bipolarisatie van de ombudsman" in De Standaard van 11 januari 2023, de klacht van de heer Feist bij de politie in augustus 2021 omdat de ombudsman hem bij zijn voornaam zou noemen, en alle onhandige pesterijen van de heer Feist jegens de ombudsman, zoals op 4 augustus 2021 en 6 oktober 2022.

**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. 36.** *De houder werkt nauw samen met de Ombudsdienst opgericht door het koninklijk besluit van 15 maart 2002 voor wat betreft de behandeling van de klachten met betrekking tot geluidshinder en stelt de gegevens waarover hij beschikt ter beschikking van die dienst, onder voorbehoud van de verbintenis van die dienst aan derden enkel de gegevens mee te delen die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de opdracht die hem door voornoemd koninklijk besluit werd toevertrouwd.*

**Art. 9. § 1.** *De houder verleent toegang tot de luchthaveninstallaties van de Luchthaven Brussel-Nationaal aan de instanties die openbare diensten verlenen verbonden met de uitbating van de luchthaven binnen deze luchthaveninstallaties in het kader van de wetgeving, reglementering of de internationale overeenkomsten.*

**Voorstel:** strikte naleving van de wetgeving, de licentiehouder, de privéonderneming Brussels Airport Company, moet de ombudsman respecteren, met de Ombudsdienst samenwerken en de Ombudsdienst alle informatie verstrekken waarover hij beschikt.

## **1.10 Het niet uitvoeren van een isolatie- en onteigeningsplan**

**Vaststellingen:** de licentiehouder is beheerder van het FBMOL sinds 21 februari 2002 en heeft nooit een cent aan het fonds gestort.

**Inbreuk:** niet-naleving van de wet van 12 augustus 2000 (B.S. 31.08.2000, bladzijde 29922) houdende sociale, budgettaire en diverse bepalingen tot oprichting van een organisch begrotingsfonds 33-4, hetzij het Fonds voor de Beperking van de Milieuoverlast in de Omgeving van de Luchthaven Brussel-Nationaal (FBMOL), artikel 232.

**Voorstel:** strikte naleving van de wetgeving en uitvoering door de licentiehouder, de privéonderneming Brussels Airport Company, van een isolatie- en onteigeningsplan.

## **1.11 Communicatiefouten die uitsluitend te wijten zijn aan de licentiehouder, de privéonderneming Brussels Airport Company**

**Vaststellingen:** door vertegenwoordigers van de licentiehouder, het bedrijf Brussels Airport Company, is herhaaldelijk verkeerde informatie aan derden of in de pers verstrekt:

- i. Brussels Airport Company heeft op 11 december 2017 ten onrechte de sneeuw van baan 01 geruimd terwijl de wind uit het westen kwam, waardoor de hele Luchthaven Brussel-Nationaal werd lamgelegd;
- ii. Brussels Airport Company verwacht banen en naderingsprocedures: 11 augustus 2012: *“Sommige maatschappijen dreigen hun vluchten in Brussel stop te zetten wanneer ze een boete krijgen voor het landen op baan 01, die Belgocontrol hen gevraagd heeft te gebruiken”* terwijl de hoofdlandingsbaan 25R/L niet over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vliegt – uitspraken van Arnaud FEIST (Le Soir);
- iii. Volgens een personeelslid van Brussels Airport Company, de heer Feist, *“wordt Overijse 's nachts overvlogen door oude vrachtvliegtuigen”*, terwijl er 's nachts geen vliegtuigen over Overijse vliegen - opmerkingen van de heer Feist in De Standaard van 11 januari 2023;
- iv. Volgens een personeelslid van Brussels Airport Company, de heer Feist, hebben *“alle Europese luchthavens een eigen procedurewet of Vliegwet, behalve Brussel-Nationaal”*, terwijl geen enkele luchthaven in Europa een individuele wetgeving heeft – opmerkingen van de heer Feist in De Standaard van 11 januari 2023;
- v. Volgens een personeelslid van Brussels Airport Company, de heer Feist, *“worden landingen uitgevoerd op baan 01 met een noordwestelijke wind”*, wat natuurlijk niet klopt, want het is noord en noordoost – opmerkingen van de heer Feist in het tijdschrift Connect van december 2014, bladzijde 5;
- vi. Poging van Brussels Airport Company om bij koninklijk besluit de luchthavengelden te wijzigen om de opening van een low-cost terminal op Brussels Airport mogelijk te maken, punt B.12 van de ministerraad van 26 juni 2009, maar die door de ministers werd verworpen;
- vii. Weigering door Brussels Airport Company en de heer Feist om rekening te houden met het rapport van de DGLV-onderzoeksceel van 10 juli 2009 over de crash van de Boeing 747 Cargo van de maatschappij Kalitta op 25 mei 2008 aan het uiteinde van baan 19, rapport waarin het ontbreken van voldoende veiligheidsuitrusting langs baan 19 wordt vastgesteld, waaronder een aanvaardbare RESA-zone (*Runway End Safety Area*) en EMAS-apparatuur (*Engineered Materials Arresting System*) om afgebroken opstijgingen af te remmen. Weigeringsbrieven van Brussels Airport Company om dergelijke apparatuur te installeren, ondertekend door D. Geukens op 28 januari 2010 en A. Feist op 17 februari 2012;

- viii. Weigering van Brussels Airport Company om te waken over proactieve communicatie in geval van sluitingen van start- en landingsbanen wegens werkzaamheden op Brussel-Nationaal, brief van de Staatssecretaris voor Mobiliteit van 23 januari 2012;
- ix. Volgens een personeelslid van Brussels Airport Company, de heer Feist, “vergeten mensen dat vliegtuigen nu veel stiller zijn dan in 2000”, terwijl we vaststellen dat 60% van de vliegtuigen die voornamelijk ’s nachts vliegen van vóór 2000 dateren – Opmerking van de heer Feist in L’Echo van 13 januari 2024.

**Inbreuk:** niet-naleving van artikel 31 van de licentie verleend aan Brussels Airport Company bij koninklijk besluit van 21 juni 2004.

**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. 31.** *De houder handelt correct ten overstaan van de omwonenden inzake de verschillende aspecten van het milieubeleid, rekening houdend met de geldende besluiten en akkoorden (onder andere het isolatieprogramma, het “noise quota system”,...).*

**Voorstel:** strikte naleving van de wetgeving en respect voor alle actoren door een consequent, empathisch en respectvol communicatiebeleid.

## **1.12 Weigering van de licentiehouder, de privéonderneming Brussels Airport Company, om TRACKBOX-vluchtroutes tot 9.000 voet te verstrekken**

**Vaststellingen:** de globale dag-, nacht- en individuele vluchtroutes stoppen op de TRACKBOX-zoektool vanaf een afstand gecentreerd op het domein Brussel-Nationaal.

**Inbreuk:** niet-naleving van de ministeriële instructie van 5 mei 2008 en van artikel 6 van de milieuvergunning van 2004, die de licentiehouder, de privéonderneming Brussels Airport Company, opleggen om vluchtroutes tot op een hoogte van 9.000 voet ter beschikking te stellen.

Niet-naleving van artikel 5 § 1 van de licentie verleend aan Brussels Airport Company: *“De houder verschaft, op transparante wijze, uitgebreide informatie omtrent de gevolgde vliegroutes (onder andere op basis van de informatie verschaft door het organisme belast met de luchtverkeersleiding) en de hinder veroorzaakt door de vliegtuigen die de Luchthaven Brussel-Nationaal gebruiken, en dit in overeenstemming met de beste praktijken van de referentieluchthavens”.*

**Voorstel:** strikte naleving van de wetgeving, de ministeriële instructie van artikel 35 § 1 van de licentie en de milieuvergunning door Brussels Airport Company.

### **1.13 Herhaaldelijke publicatie van foutieve informatie op de website van de licentiehouder omtrent baangebruik en werkzaamheden**

**Vaststellingen:** de houder van de luchthavenvergunning, de commerciële privéonderneming Brussels Airport Company, verschaft de Ombudsdienst van de Federale Regering geen voorafgaande informatie omtrent het baangebruik en werkzaamheden op de banen, waardoor wij ons werk niet naar behoren kunnen uitvoeren. Bovendien stelt de Ombudsdienst van de Federale Regering vaak fouten vast in de communicatie over het baangebruik en werkzaamheden op de website van de houder van de luchthavenvergunning, [www.batc.be](http://www.batc.be). We hebben onder andere de volgende foutieve informatie geconstateerd:

- Zaterdag 23 september 2023 – geen enkele voorafgaande informatie over lopende werkzaamheden die een impact hebben op het PRS. De baan 25L was niet beschikbaar op deze zaterdagavond voor opstijgingen, en enkel baan 19 werd gebruikt voor de opstijgingen. Een MAC-vliegtuig was dus volledig in overtreding, aangezien deze is opgestegen om 01u31 in een stille nacht, en als tweede overtreding beschikte deze vlucht niet over een nachtslot;
- Zaterdag 10 februari 2024 – het baangebruik zoals gepubliceerd op de website kwam niet overeen met het werkelijke baangebruik zoals geregistreerd op TrackBox;
- Woensdag 17 april 2024 – de website [www.batc.be](http://www.batc.be) kondigt een verkeerd baangebruikschaam aan, namelijk de banen 19 en 25 die elkaar kruisen.

**Inbreuk:** het niet verstrekken van voorafgaande informatie aan de Ombudsdienst van de Federale Regering vormt een inbreuk op artikel 36 van de luchthavenvergunning, waarin wordt bepaald dat B.A.C. ons alle informatie waarover zij beschikt moet verstrekken en dat deze informatie accuraat, correct en niet misleidend moet zijn. Ook de publicatie van onjuiste informatie is een inbreuk op de luchthavenvergunning, met name op artikel 31: *Art. 31. De houder handelt correct ten overstaan van de omwonenden inzake de verschillende aspecten van het milieubeleid, rekening houdend met de geldende besluiten en akkoorden (onder andere het isolatieprogramma, het “noise quota system”, ...).*

Volgens de wet is enkel de eigenaar van een website verantwoordelijk voor het goed beheer van deze site en voor alles wat erop gepubliceerd wordt. Een zoekopdracht op DNS (Domain Name System) bevestigt dat de website [www.batc.be](http://www.batc.be) sinds 30 mei 1996 exclusief eigendom is van Brussels Airport Company. Bijgevolg is enkel Brussels Airport Company verantwoordelijk voor de publicaties, fouten, vergissingen en weglatingen op deze website.

**Voorstel:** De vergunninghouder moet zijn vergunning nauwgezet naleven, mag hier niet van afwijken en is verplicht correcte en onpartijdige informatie te verstrekken, terwijl hij tegelijkertijd verplicht is alle gegevens en andere informatie die hij bezit ter beschikking te stellen van de Ombudsdienst.

## **1.14 Het gebruik van steakmessen in het AMO-restaurant, gelegen in de neutrale zone – voorbij de bagage- en passagierscontrole – van de luchthavenfaciliteiten van de Luchthaven Brussel-Nationaal.**

**Vaststellingen:** een passagier in de Schengenzone heeft contact met ons opgenomen op dinsdag 3 oktober 2023 om 07u03 op grond van het feit dat steakmessen van het merk "LAGUIOLE" verstrekt werden in het AMO-restaurant gelegen op de Luchthaven Brussel-Nationaal, in het gedeelte genaamd "Transit" of "Internationaal", na de grenscontrole. Deze passagier stuurde ons op dinsdag 3 oktober 2023 twee foto's die de feiten bewijzen—deze klacht is ontvankelijk en gegrond, en volgens artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering is het onze plicht is om te reageren.

**Inbreuk:** een groot gebrek aan toezicht en controle door de vergunninghouder, Brussels Airport Company, die de luchtvaartregelgeving in haar eigen faciliteiten niet respecteert en niet verzekert, en hierdoor de algemene veiligheid van de passagiers binnen haar faciliteiten in gevaar brengt.

**Voorstel:** er wordt aanbevolen om rekening te houden met de uitgesproken feiten in deze klacht en actie te ondernemen om een oplossing te bieden die de veiligheid en beveiliging garandeert; namelijk om in te grijpen in het feit dat maaltijden worden geserveerd met steakmessen van het merk "LAGUIOLE", na de bagagecontrole en voor de boardingsdesks.

### **Reiziger dient klacht in over "steakmes" in restaurant Brussels Airport**

Een reiziger heeft een klacht neergelegd vanwege "het gebruik van steakmessen in het AMO-restaurant, gelegen in de neutrale zone van de luchthaven in Zaventem". Dat meldt de federale ombudsman voor de luchtvaart, Philippe Touwaide. Hij noemt de messen op die plek "verbazingwekkend". Volgens de luchthaven is het bestek nochtans conform de wetgeving.

radio2, Belga  
wo 04 okt 2023 07:04



Het Italiaanse restaurant ligt buiten de bagage- en passagierscontrole. "Het gebruik van dergelijke messen – die een kwaadwillend persoon mee aan boord van een vliegtuig zou kunnen nemen – vormt een potentieel risico voor de veiligheid van het luchtverkeer", vindt de ombudsdienst.

Touwaide heeft een melding gemaakt bij Brussels Airport en bij minister van Mobiliteit Gilkinet (Ecolo). "Al de tweede keer op één jaar tijd", vult zijn collega Martine Van Riel aan. "Een eerste keer had de ombudsman ze zelf gespot, gisteren heeft een passagier ons verwittigd."

De ombudsdienst kan naar eigen zeggen niets anders doen dan te signaleren. "Het is aan Brussels Airport om verdere stappen te ondernemen. Of aan minister Gilkinet. Hij kan de luchthaven op het matje roepen."

#### **"Onscherp smeermes"**

Dat is niet nodig, verzekert Brussels Airport. "Het gaat niet om een steakmes, maar om een onscherp smeermes. De wetgeving verbiedt voorwerpen met een scherpe punt of scherpe rand die ernstig letsel kunnen toebrengen, deze messen vallen niet onder die regel."

Bron: VRT - <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/10/04/reiziger-dient-klacht-in-over-steakmes-in-restaurant-brussels/>

## 2. AANVULLENDE OPMERKINGEN

- De licentiehouder verwacht zijn commerciële naam “Brussels Airport Company” opzettelijk met de officiële naam van de luchthaven, namelijk “Brussel-Nationaal”, voor reclaimedoeleinden, en stelt de luchthaven voor als “Brussels Airport”, een naam die juridisch niet bestaat. In Frankrijk heet de snelweg A.1 en niet SANEF, naar de naam van de licentiehouder. De luchthaven van Roissy heet Roissy-Charles de Gaulle en niet de luchthaven ADP of de luchthaven van Parijs.
- Alle wetteksten, wetten, koninklijke en ministeriële besluiten verwijzen naar het luchthavendomein van Brussel als “Brussel-Nationaal”; door een andere naam te gebruiken is de licentiehouder daadwerkelijk in overtreding.
- Tijdens de lockdownperiode heeft de licentiehouder, de privéonderneming Brussels Airport Company, op eigen gezag besloten de banen 01/19 en 07R/25L te sluiten om te besparen op het onderhoud van de banen, waardoor zonder toestemming een belangrijke wijziging was aangebracht in de organisatie van het luchtverkeer, dat zeker overdag sterk was verminderd, maar 's nachts niet, en dus alleen 's nachts op bepaalde zones geconcentreerd was.
- Tijdens de lockdownperiode heeft de licentiehouder de verantwoordelijke minister en zijn administratie onder druk gezet om nachtvluchten uit te voeren met verboden vliegtuigen zoals Boeing 747-vrachtvliegtuigen, onder het voorwendsel dat deze vliegtuigen humanitaire missies uitvoerden.
- Het plafond voor luchtbewegingen tijdens de nacht op Brussel-Nationaal moet beter worden gedefinieerd, omdat er verwarring bestaat tussen het aantal slots (een cijfer dat kan worden gewijzigd) en het werkelijke aantal nachtbewegingen.

De verwarring over dit verschil vindt haar oorsprong in artikel 2 van het ministerieel besluit van 6 april 2009 tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de Luchthaven Brussel-Nationaal: onder de titel van hoofdstuk IV quater "Perioden zonder opstijgingen" verwijst de tekst dan naar een opstijgslot:

***Art. 2.** In hetzelfde besluit, gewijzigd bij het ministerieel besluit van 27 november 2007 en bij het ministerieel besluit van 21 januari 2009, wordt een hoofdstuk IVquater ingevoegd, luidende als volgt:*

*HOOFDSTUK IVquater. —*

***Art. 7quater.** Onverminderd de al toegewezen slots voor het IATA-zomerseizoen 2009, en met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, mag de coördinator van de luchthaven Brussel-Nationaal geen enkel slot voor opstijgingen tijdens de volgende periodes toewijzen:*

Er moet derhalve een duidelijk onderscheid worden gemaakt ten aanzien van de beperkingen voor het nachtverkeer; het vaststellen van een plafond in termen van het aantal opstijg- en landingsbewegingen per jaar laat geen enkele manipulatie of correctie van de gegevens toe en is duidelijker, zinvoller en gemakkelijker te controleren.

### 3. EINDCONCLUSIES

Tot besluit kan worden gesteld dat het in de nieuwe milieuvergunning voor de periode vanaf 2024 passend is dat de licentiehouder alle luchtvaartwetgeving op de letter volgt en zich niet langer gedraagt als een staat binnen een staat.

De **grievens die de Ombudsdienst persoonlijk heeft vastgesteld** ten aanzien van Brussels Airport Company betreffen:

- Niet-naleving van artikel 9, § 1, van de licentie: door het personeel van de Ombudsdienst geen toegang te verlenen tot de luchthaveninstallaties, waardoor het onmogelijk is bepaalde essentiële missies uit te voeren in de goede werking van mijn eigen dienst, die deel uitmaakt van de FOD Mobiliteit en Vervoer en een autonome en onafhankelijke tak van het Directoraat-generaal Luchtvaart is (*badge 50037 is op 30 augustus 2016 zonder reden of fraude in beslag genomen, badges zijn op 26 oktober 2017 geweigerd aan nieuw personeel en badge 46911 is in 2018 gedeactiveerd door de houder ervan niet toe te staan deel te nemen aan vergaderingen van de slotcoördinator*); voor badges handelt de licentiehouder namens het DGLV en heeft hij dus niet het recht om op eigen initiatief te regelen wie al dan niet een badge kan krijgen.
- Niet-naleving van artikel 10 van de licentie: wij hebben herhaaldelijk verzocht om overlegvergaderingen te houden over de kwaliteit van de verstrekte informatie en hebben nooit een antwoord ontvangen (*onze brief 7007-P van 29 maart 2017 en talrijke andere verzoeken*).
- Niet-naleving van artikel 36 van de licentie: de titularis werkt niet nauw samen met mijn dienst, beantwoordt onze vragen niet, verschaft ons niet alle informatie die essentieel is voor de goede werking van mijn dienst en stelt mijn dienst niet alle gegevens ter beschikking waarover hij beschikt (*bijvoorbeeld de onaangekondigde sluiting van baan 25R op zaterdag 23 maart 2019, die een groot aantal negatieve reacties opleverde van omwonenden, verenigingen en burgemeesters die verbaasd waren over de activering van baan 01*).

De andere grievens die **ons via talrijke klachten werden gesignaleerd** zijn afkomstig van particulieren, verenigingen of lokale of regionale besturen aan de Ombudsdienst en zijn directeur en zijn - *met nadruk op het feit dat de huidige aantijgingen en vaststellingen door de Ombudsdienst worden gerapporteerd en NIET afkomstig zijn van de Ombudsdienst, maar de volledige en uitputtende weergave zijn van een belangrijke lijst van grievens die zijn opgenomen in de inhoud van de klachten die zijn ontvangen als verwijten tegen de licentiehouder, "Brussels Airport Company" en haar belangrijkste medewerker FEIST Arnaud -*, waarvan nota:

- Niet-naleving van artikel 7, lid 12, van de licentie: de titularis heeft het isolatieprogramma niet uitgevoerd, hoewel het isolatiefonds FBMOL door B.A.C. wordt beheerd, doch heeft B.A.C. heeft het isolatieprogramma echter nooit uitgevoerd, noch het isolatiefonds financieel ondersteund.
- Niet-naleving van artikel 24 van de licentie: de titularis heeft de procedurele of infrastructurele aanpassingen die nodig zijn om de opgegeven capaciteit van de start- en landingsbanen te verhogen, niet vastgesteld of uitgevoerd door geen enkele nieuwe procedure, uitrusting of infrastructuur voor de start- en landingsbanen van de luchthaven te initiëren (geen verlenging

van baan 25L, geen taxibaan die het opstijgen vanuit baan 25L mogelijk maakt, geen initiatief voor RNP-procedures in 07L/R).

- Niet-naleving van artikel 25 van de licentie: de titularis heeft geen noodzakelijke investeringen verricht voor de aanleg, ontwikkeling of uitbreiding van start- en landingsbanen.
- Niet-naleving van artikel 31 van de licentie: de titularis handelt niet en heeft nooit correct gehandeld ten opzichte van de omwonenden met betrekking tot de verschillende aspecten van het milieubeleid, de titularis brengt enkel bepaalde omwonenden uit één regio samen en pleegt geen overleg met de omwonenden.
- Niet-naleving van artikel 32 van de licentie: de titularis voert geen actief milieubeleid en geeft er de voorkeur aan luchtverkeer aan te trekken met oude, lawaaierige en vervuilende vliegtuigen die hij op Brussel-Nationaal ontvangt, terwijl deze vliegtuigen elders worden geweigerd.
- Niet-naleving van artikel 33, lid 1, van de licentie: de titularis heeft zich nooit ingespannen, en spant zich in het geheel niet in, om het lawaai veroorzaakt door het vliegverkeer op de grond tot een minimum te beperken en heeft de noodzakelijke infrastructuur niet gebouwd of in gebruik genomen (ontbreken van een proefdraailoods voor reactoren en geen volledige geluidsmuur rond de site van de luchthaven).
- Niet-naleving van artikel 34 van de licentie: de titularis leeft de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vastgestelde geluidsnormen niet na en ziet niet toe op de naleving ervan; de titularis bekritiseert deze normen en roept door middel van verschillende verklaringen op tot boycot ervan, tot niet-naleving ervan en verdedigt de afschaffing ervan.
- Niet-naleving van artikel 35, § 1, van de licentie: de titularis verstrekt geen enkele informatie met betrekking tot de gevolgde routes en de door de vliegtuigen veroorzaakte hinder.
- Niet-naleving van artikel 35, § 2, van de licentie: de titularis controleert en evalueert het geluidsniveau veroorzaakt door landingen en opstijgingen niet.
- Bovendien heeft de licentiehouder kantoren gebouwd op het luchthaventerrein en verhuurt hij deze, in strijd met artikel 1, 12° van zijn vergunning, waarin deze verhuur van kantoren aan financiële ondernemingen (KPMG, DELOITTE) die geen verband houden met de exploitatie van een luchthaven niet is opgenomen in de definitie van de exploitatie van Brussel-Nationaal; en dit in strijd met artikel 1 van het koninklijk besluit van 10 augustus 2009 waarbij de Staat wordt gemachtigd onroerende goederen te verkopen aan B.A.C.: *“De Staat, is gemachtigd om aan de naamloze vennootschap van privaatrecht “The Brussels Airport Company”, de onroerende goederen te verkopen die door de Staat werden onteigend ten behoeve van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal”*, deze verhuur van kantoren aan financiële ondernemingen houdt geen verband met de exploitatie van een luchthaven en is derhalve illegaal, onwettig en niet toegestaan bij wet.
- De overige grieven - gemeld via de sinds 2004 aan ons gerichte bezwaren - hebben betrekking op het ontbreken van overleg met bepaalde autoriteiten over het plan VISION 2040, de publieke positionering van de medewerker FEIST bij het gebruik van start- en landingsbanen waarbij rechterlijke beslissingen niet worden gerespecteerd, de publieke positionering van de medewerker FEIST bij de totstandkoming van een wet ter concretisering van

luchtvaartprocedures, de publieke opstelling van de medewerker FEIST voor de afschaffing van de Brusselse geluidsnormen, de kakofonie bij het afgebroken project voor de verlenging van baan 25 LEFT, het totale gebrek aan empathie ten opzichte van de gemeenschap, de gemeenten, de administraties, de actiegroepen, de verenigingen en de overvlogen omwonenden; de persoonlijke tussenkomst van de medewerker FEIST bij het lobbyen voor de nachtelijke exploitatie van een Boeing 777 vrachtvliegtuig, dat niet mag vliegen vanwege zijn individuele geluidsniveau (Quota Count), en de niet-naleving van de tijdsloten, het toestaan van opstijgingen tijdens de nacht, van vliegtuigen buiten de slots en de individuele Quota Count-niveaus en andere illegale lobbymanoeuvres voor de oprichting van een low cost terminal (2010), de wijziging van de luchthavengelden (2011), de aanstelling van een derde afhandelingsbedrijf (2009) of de druk om een verboden vliegtuig 's nachts te gebruiken (Boeing 777 dossier van 2013).

## **4. UNANIEME BESLISSING VAN HET COLLEGE VAN LUCHTVAART-OMBUDSMANNEN**

In volledige autonomie, onafhankelijkheid, neutraliteit, onpartijdigheid en zonder enig belangenconflict, beslist het College van Luchtvaart-Ombudsmannen van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal het volgende advies uit te brengen:

- Brussels Airport Company kan zich op geen enkele wijze onttrekken aan al haar wettelijke en contractuele verplichtingen; en moet alle Belgische wetgeving zonder uitzondering toepassen en respecteren;
- Brussels Airport Company moet de Brusselse geluidsnormen respecteren en handhaven en zal deze op geen enkele wijze bekritisseren of de opheffing ervan bepleiten of de herziening of opheffing ervan aanmoedigen;
- De eventuele nieuwe milieuvergunning die aan Brussels Airport Company wordt verleend, moet door het Vlaams Gewest en de Bestendige Deputatie van Vlaams-Brabant beter worden gecontroleerd en uitgevoerd;
- Het Vlaamse Gewest en de Bestendige Deputatie van Vlaams-Brabant moeten eisen dat Brussels Airport Company alle voorwaarden van haar toekomstige milieuvergunning naleeft, en dat de nodige investeringen door Brussels Airport Company worden gedaan, waaronder de bouw van een geluidsmuur en een proefdraailoods voor de reactoren; vereisten van de eerste vergunning van 2004 die nog niet zijn vervuld of opgevolgd;
- Het Vlaamse Gewest en de Bestendige Deputatie van Vlaams-Brabant moeten beslissen dat het nieuwe jaarlijkse plafond voor het maximum aantal nachtvluchten op de Luchthaven Brussel-Nationaal wordt bepaald in termen van het aantal bewegingen met opstijgvrije perioden, en niet langer de wetgeving vastleggen op basis van het aantal uitgegeven slots, een cijfer dat voor interpretatie en wijziging vatbaar is;

- Het Vlaamse Gewest en de Bestendige Deputatie van Vlaams-Brabant moeten beslissen dat het netwerk van geluidsmeters en geluidsmonitoring rond het luchthavendomein Brussel-Nationaal moet worden aangevuld met de plaatsing van nieuwe geluidsmeters op kosten van Brussels Airport Company;
- Het Vlaamse Gewest en de Bestendige Deputatie van Vlaams-Brabant moeten elke kantooractiviteit en elk gebruik van gebouwen die geen verband houden met de luchthaven of de luchtvaartactiviteit verbieden met inachtneming van de wettelijke bepalingen inzake de verkoop van terreinen op Brussels Airport Company;
- Brussels Airport Company moet aanzienlijke inspanningen leveren op het gebied van communicatie, empathie, informatie en respect voor alle partijen die betrokken zijn bij de problematiek van de overlast in verband met haar luchthavenactiviteit;
- Brussels Airport Company moet een beleid van transparantie ontwikkelen in verband met de toegankelijkheid tot informatie, en samenwerken met alle belanghebbenden door toegang te verlenen tot haar faciliteiten, ATOM-databanken en volledige vluchtroutes tot op 9000 voet;
- Brussels Airport Company moet haar klanten, de luchtvaartmaatschappijen, aanmoedigen om hun vloot te vernieuwen en ervoor zorgen dat het niet langer oude, lawaaierige en vervuilende vrachtvliegtuigen aantrekt met preferentiële tarieven;
- Brussels Airport Company moet een coherent beleid van globale vermindering van de individuele geluidsniveaus van vliegtuigen (QC) ondersteunen door een significante aanpassing van de niveaus (Quota Count van elk vliegtuig) die 's nachts, 's ochtends, overdag en 's avonds worden getolereerd, teneinde een betere omgeving te creëren die gunstig is voor alle zones rond Brussel-Nationaal;
- Brussels Airport Company moet stoppen met het promoten van een illegaal systeem van individuele geluidsniveaus van vliegtuigen (QC) op basis van het gewicht van elke opstijging, dit zonder akoestische hercertificering. Brussels Airport Company moet zich houden aan de EASA-wetgeving die slechts één geluidscertificaat per vliegtuig voorziet op basis van slechts één gewicht dat bij de certificering wordt opgegeven;
- Brussels Airport Company moet ophouden haar naam als commercieel privébedrijf "Brussels Airport" te verwarren met de naam van de hele Brusselse luchthavensite, die "Brussel-Nationaal" is en blijft, en dus ophouden met te misleiden.

Door het College van Luchtvaart-Ombudsmannen, 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





**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