

MEMORANDUM

VOOR EEN DEFINITIEVE OPLOSSING VAN DE
GESCHILLEN OMTRENT DE OVERVLUCHTEN ROND
DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

2024



airportmediation

EVENWICHT TUSSEN EN RESPECT VOOR ECONOMIE, GEZONDHEID EN LEEFMILIEU

De Ombudsman is de hoeder van de wet en, als verdediger van het recht, ziet hij erop toe dat rechten en vrijheden worden gerespecteerd door overheidsdiensten, openbare instellingen en elk orgaan dat belast is met een openbare dienstverleningstaak.

Het definitief oplossen van de kwestie van de organisatie van overvluchten rond Brussel-Nationaal is absoluut geen ingewikkeld of moeilijk dossier. Het is voornamelijk een technisch, luchtvaartkundig en enigszins juridisch probleem.

Alle elementen voor een duurzame oplossing zijn reeds aanwezig. Het doel van dit document is om deze op een neutrale, onpartijdige, transparante en objectieve manier uiteen te zetten, zonder enig belangenconflict.

Dit Memorandum is vooral bedoeld voor beleidsmakers, ministers, parlementariërs, partijvoorzitters, burgemeesters en democratisch verkozenen, zodat zij beschikken over een enkel document met de juiste informatie en alle gegevens die ze nodig hebben om op het juiste moment de juiste beslissingen te maken op basis van de werkelijke situatie.

Het Anciauxplan van 2004 was de start van onenigheid door de windnormen, die al meer dan 30 jaar stabiel waren, te wijzigen. Sinds 2014 is er geen verdere vooruitgang geboekt in het dossier, noch op het vlak van de verlaging van de individuele geluidsniveaus van vliegtuigen, noch op het vlak van de bestrijding van lawaai en vervuiling door het luchtverkeer.

Het is tijd om te handelen en te beslissen! De oplossing ligt in het terugdringen van het lawaai bij de bron, door in te grijpen in de gebruikte vliegtuigtypes, en niet door de overlast naar andere gebieden te verplaatsen (het spreidingsprincipe, dat veroordeeld is en in gebreke blijft).

CONFLICTOPLOSSING

Bemiddeling wordt gedefinieerd als “de geschillenbeslechtsprocedure, waarbij een derde partij (de ombudsman) tussenkomt die verantwoordelijk is voor het voorstellen van een verzoenende oplossing aan de partijen in het geschil,” de ombudsman zijnde “de persoon die optreedt als tussenpersoon, als scheidsrechter en als bemiddelaar, en die verantwoordelijk is voor het sussen van conflicten met de autoriteiten”. De bevoegdheid van de ombudsman om tussenbeide te komen moet echter gerelativeerd worden, aangezien zijn administratieve autoriteit enkel aanbevelingen kan doen en verslag kan uitbrengen over de werking van de betrokken administratieve autoriteiten.

Bemiddeling is daarom een alternatieve methode voor conflictbeheersing.

Donderdag 29 februari 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. VEREISTEN ALVORENS OP ACTIE OVER TE GAAN

1.1 Naleving van alle toepasselijke luchtvaartwet- en regelgeving

- Naleving van de Grondwet, de scheiding der machten tussen de wetgevende en de rechterlijke macht, en de discretionaire bevoegdheid van de Federale Staat;
- Naleving van de bijzondere wetten van 8 augustus 1980 en de exclusieve bevoegdheid van de Federale Staat voor het beheer van de luchtvaartprocedures van en naar Brussel-Nationaal;
- Naleving en strikte toepassing van alle gerechtelijke uitspraken die van rechtswege tegen de Belgische Staat kunnen worden ingeroepen en waartegen geen hoger beroep of cassatie meer kan worden ingesteld; de Belgische Staat moet een einde maken aan het huidige gebruik van baan 01, zoals dat voortvloeit uit de toepassing van de instructie van 16 december 2013;
- Naleving van de wetgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake niet te overschrijden geluidsnormen tijdens het overvliegen van het grondgebied;
- Naleving van de milieuvergunning van het Vlaams Gewest;
- Naleving van alle Europese en Belgische luchtvaartvoorschriften (RNP, QC, nachtperiode, verplichte nachtslots, naleving door Brussels Airport Company van haar eigen licentie);
- Respect voor de gezondheid van overvlogen mensen en hun recht op een beter leefmilieu (Artikel 23, 4° van de Belgische Grondwet van 7 februari 1831, gecoördineerd op 17 februari 1994: “Iedereen heeft het recht om een menswaardig leven te leiden. Deze rechten omvatten in het bijzonder het recht op bescherming van een gezond milieu”).

1.2 Belangrijke juridische opmerkingen

- Er is geen enkele rechterlijke beslissing die een andere tegenspreekt;
- Vonnissen en arresten die in hoger beroep of cassatie zijn vernietigd bestaan niet meer, en op vernietigde vonnissen kan geen beroep meer worden gedaan;
- Er wordt noch onderhandeld over het dictum van een vonnis, noch over rechterlijke uitspraken: zij zitten niet in een mandje waaruit gekozen kan worden, net zoals niemand kan beslissen om gerechtelijke uitspraken niet uit te voeren.

2. ORGANISATIE VAN HET LUCHTVERKEER

2.1 Baankeuze

Enkel de banen 25R/L zijn vanwege capaciteitsredenen door koninklijke besluiten als preferentieel gedefinieerd, zodat deze banen zo regelmatig mogelijk moeten worden gebruikt om de operationele uurcapaciteit van 74 bewegingen per uur te bereiken. Bovendien veroorzaken de banen 25R/L geen enkel conflict aan de grond tussen kruisende banen, aangezien ze parallel en onafhankelijk zijn.

De andere banen (01, 07L, 07R en 19) zijn wel degelijk alternatieve en secundaire banen, minder goed uitgerust of korter, en zijn niet geschikt voor grootschalig gebruik. Deze banen laten NIET toe de operationele uurcapaciteit van 74 bewegingen per uur te garanderen. Deze banen moeten dus enkel volgens het principe van “most suitable runway” gebruikt worden, oftewel in windconfiguraties die een effectieve rug- of zijwind op de banen 25 geven, en alleen in deze omstandigheden.

2.2 Nachtvluchten

De titel van het koninklijk besluit spreekt van nachtvluchten, vervolgens vermeldt de inhoud het aantal nachtslots. Omwille van het gemak en een betere controle zou men het maximum aantal vluchten dat 's nachts is toegestaan moeten vastleggen, in het kader van de milieuvergunning en de toepasselijke federale wetgeving. De verwijzing naar slots is voor interpretatie vatbaar, het zou dus beter zijn om alleen te verwijzen naar een maximum aantal vluchten.

2.3 Windnormen

De Raad van State, de Rechtbank van eerste aanleg en het Hof van Beroep te Brussel hebben geoordeeld dat enkel de instructies van 15 maart 2012 en 21 juni 2012, bevestigd en aangevuld door die van 17 juli 2013, legaal, wettig en geldig waren en dat zij noch de Grondwet noch artikel 8 van het EVRM schenden. De instructies die door staatssecretaris Wathélet werden genomen zijn dus de enige correcte en door de rechtbanken goedgekeurde instructies.

De enige windnormen (berekening van windcomponenten) zijn dus:

- Behoud van banen 25R/L zolang de rugwindcomponent de 7 knopen effectieve gemiddelde windsnelheid niet overschrijdt;
- Kleine onmiddellijke windstoten van minder dan 5 knopen en die minder dan 3 seconden duren over de laatste 3 minuten moeten niet worden meegerekend;
- Elke windvlaag die in constante windstoten van meer dan 10 knopen waait impliceert automatisch een baanwissel;
- De gemiddelde en maximale windsnelheden moeten niet met elkaar verward worden, en moeten niet worden opgeteld zolang de kleine windstoot kleiner is dan 5 knopen.

De ICAO-aanbeveling omtrent de windnorm voor de preferentiële banen omwille van geluidsbeperkende redenen heeft enkel betrekking tot banen die worden gebruikt om het gebruik van banen 25R/L te vermijden. Banen 25R/L zijn preferentieel omwille van operationele capaciteitsredenen en niet omwille van milieuredenen met het oog op de vermindering van geluidsoverlast.

Deze ICAO-aanbeveling is dus niet van toepassing op banen 25R/L maar enkel op banen 01, 07R, 07L en 19, hetgeen impliciet erkend wordt door het Hof van Beroep te Brussel door de DGLV-instructie n° 1-AAA-132 van 17 juli 2013 legaal en wettig te verklaren. In deze instructie staat dat de ICAO-aanbevelingen enkel voor banen 01, 07R, 07L of 19 gelden, die gebruikt worden voor geluidsbeperking.

2.4 Wel of geen spreiding

Het principe van spreiding van de overlast door een gespreid gebruik van banen of overvliegcorridors werd al 3 keer onwettig bevonden. In de huidige stand van zaken is spreiding ZONDER voorafgaand begeleidend plan (isolatie of onteigening) een fout, en de Belgische Staat mag een foutief principe niet in stand houden. Bijgevolg is spreiding niet legaal, en geen enkele reglementering legt het spreidingsprincipe op — een principe dat fout is en blijft en al 3 keer veroordeeld werd.

2.5 Strikte naleving van de wetgeving met betrekking tot no-flyzones waarvan het overvliegen volledig verboden is

Het koninklijk besluit van 11 juni 1954, houdende verbod tot vliegen boven bepaalde gedeelten van het grondgebied van het Rijk, moet nageleefd worden en de gedeelten van het grondgebied van het Rijk, begrensd door een kring met een straal van 1.500 m waarvan de Koninklijke kastelen van Laken en Ciergnon het middelpunt zijn, mogen nooit worden overvlogen.

2.6 Strikte controle van alle processen

Er ontbreekt een echte toezichthoudende autoriteit die, zoals de Luchtvaart-Ombudsman, een sterke persoonlijkheid heeft en bestand is tegen druk en bedreigingen: een neutrale, autonome, onpartijdige en onafhankelijke instantie.

2.7 Transparantie van besluitvormingsprocessen

Het is noodzakelijk om de weersomstandigheden in realtime te publiceren, evenals het proces dat de baankeuze en de gebruikte luchtvaartprocedures rechtvaardigt.

2.8 Uitbreiding van het geluidsniveaumeternetwerk

Het netwerk en de locatie van de meetapparatuur zijn sinds 2004 niet meer gewijzigd. Het is noodzakelijk om nieuwe permanente meters toe te voegen en om de locatie van sommige ervan te verbeteren.

2.9 Totstandkoming van een geluidskaart of -kadaster

Een duidelijke en precieze kaart van de overvlogen zones en de getroffen wijken bestaat nog altijd niet voor de overvluchten rond Brussel-Nationaal en werd nog altijd niet verwezenlijkt.

Deze cartografie moet zeer nauwkeuring bepalen wie wordt overvlogen, in welke perioden, in welke omstandigheden, op welke tijdstippen, vanaf welke baan, in functie van welke luchtvaartprocedure, met welk geluidsniveau, met welke intensiteit van overvlucht, met welke geluidspieken en met welke geluidsfrequentie.

Zolang deze cartografie niet is verwezenlijkt, kan iedereen alles en het tegenovergestelde beweren, zonder enig tastbaar bewijs, zonder enig erkend en betrouwbaar wetenschappelijk document, waardoor de deur wijd openstaat voor veronderstellingen en ongefundeerde subjectieve informatie.

2.10 Wel of niet rekening houden met de wind op hoogte (wind aloft)

Er moet een duidelijke en onbetwistbare methode worden gedefinieerd als men rekening wenst te houden met wind op hoogte bij het berekenen van windcomponentwaarden voor de baankeuze.

2.11 Vluchtprocedures en baangebruik: zeker niets wijzigen

De huidige preferentiële situatie, een PRS (het preferentieel baangebruikssysteem) vanwege capaciteitsredenen met de banen 25R/L, biedt een correcte gebalanceerde verdeling met ongeveer 50% van de vertrekken naar rechts en ongeveer 50% naar links. Het is dus NIET raadzaam om het baangebruik te herzien en het PRS-schema te wijzigen, aangezien spreiding in de huidige situatie een fout vormt en dus verboden is. De enige aanpassing die zou kunnen worden doorgevoerd is het opheffen van het gebruik van de kruisende baan 19 overdag, gezien de conflicten die hierdoor ontstaan (zie de A.A.C.-studie).

Ook de momenteel gepubliceerde beschrijving van de luchtvaartprocedures behoeft geen wijziging of aanpassing, zelfs de “Leuven Rechtdoor”-procedure op banen 07R/L, die al 10 jaar gebruikt wordt, is niet omstreden en wordt niet veroordeeld door de rechtbanken. Een verbetering van het gebruik van de “Leuven Rechtdoor”-procedure kan alleen worden bereikt door het stabiliseren van de windnormen en dus een aanzienlijke vermindering van het gebruik van de alternatieve baanschema's (01/07 of 07/07).



3. STRUCTURELE OPLOSSINGEN

3.1 Volledige voltooiing van de geluidsmuur

De private en commerciële uitbater Brussels Airport Company moet op eigen kosten een complete geluidsmuur rond de volledige omtrek van het luchthavendomein Brussel-Nationaal bouwen. Deze beslissing werd in 1989 genomen maar is nooit uitgevoerd.

3.2 Bouw van een overdekte proefdraailoods voor reactoren

Brussels Airport Company moet op eigen kosten een proefdraailoods voor reactoren bouwen, die het motorgeluid absorbeert en de uitstoot van onverbrande deeltjes en giftige gassen vermindert. Deze beslissing werd in 1988 genomen maar is nooit uitgevoerd.

3.3 RESA-veiligheidszones en EMAS-netten op baan 19

Brussels Airport Company moet op eigen kosten RESA- en EMAS-veiligheidsuitrusting installeren aan het einde van baan 19. Deze beslissing komt voor in het Kalitta-rapport van 2009 maar is nooit uitgevoerd.

3.4 Sanering van het bos “Canacseberg”

Het wilde bos, “Canacseberg” genaamd, is nog altijd eigendom van de Belgische Staat via haar administratie het DGLV. Haar ongecontroleerde groei trekt (roof)vogels, konijnen en vossen aan; dit vormt een gevaar voor het goede verloop van het luchtverkeer, aangezien deze dieren kunnen worden opgenomen door de uitlaatstroom van de reactoren en grote schade kunnen aanbrengen aan de motoren. Er moeten binnen het DGLV de nodige kredieten en budgetten worden vrijgemaakt om de omgeving langs de banen te saneren en opruimen.

3.5 Bevoegdheid en controle van het beheer van de individuele geluidsniveaus en tonnages van vliegtuigen

Het beheer van de geluidsniveaus van vliegtuigen en het bijhouden van geactualiseerde tabellen met alle individuele geluidsniveaus van bepaalde vliegtuigen (QC = Quota Count), evenals hun maximale opstijggewicht (MTOW), moeten exclusief door het DGLV van de Federale Staat worden beheerd, om manipulaties en illegale wijzigingen van de inhoud te vermijden. Brussels Airport Company kan niet zowel controleur als gecontroleerde zijn, en heeft niet de aangewezen bevoegdheid om deze databank te beheren.

3.6 Financieringsfonds FBMOL

Dit financiële mechanisme voor de isolatie of onteigening van woningen die overmatig worden blootgesteld aan geluidshinder moet sinds 2003 gefinancierd worden door Brussels Airport Company; er is echter nog geen euro-cent naar overgemaakt. Brussels Airport Company moet dus het isolatie- en/of onteigeningsbeleid financieren.

4. WETGEVINGSVOORSTELLEN

4.1 Naleving van de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Enkel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over een wetgeving met betrekking tot de bij immissie toegelaten geluidsniveaus voor vluchten over haar grondgebied, waarbij de geluidsniveaus van vliegtuigen niet mogen worden overschreden, overdag of 's nachts, volgens een indeling van haar grondgebied in 3 zones.

Brussels Airport Company pleit regelmatig samen met het Vlaams Gewest voor een federalisering van de geluidsnormen voor vliegtuigen (deze normen hebben nooit bestaan toen de federale overheid er verantwoordelijk voor was, we kunnen dus niet spreken van “her-federalisering” maar enkel van federalisering), en zij roepen luchtvaartmaatschappijen op om deze Brusselse normen te boycotten en boetes van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te weigeren.

Deze geluidsnormen zijn op alle rechterlijke niveaus betwist, maar alle beroepen werden verworpen. Alle hoven en rechtbanken, ook op Europees niveau, hebben de relevantie en wettelijkheid van deze geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevalideerd; ze zijn onbetwistbaar, afdwingbaar en toepasbaar.

Er moet dus worden toegezien op strikte naleving, zonder uitzonderingen, van de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en op naleving door Brussels Airport Company van artikel 34 van haar eigen vergunning, dat haar verplicht deze normen na te leven en erop toe te zien dat ze worden nageleefd door alle luchtvaartmaatschappijen die opereren op de Luchthaven Brussel-Nationaal. De milieustakingsvorderingen met betrekking tot de inbreuken op de geluidsnormen tijdens nachtelijke landingen op baan 01, op de bocht naar links vanaf baan 25R overdag en tijdens nachtelijke opstijgingen op de Ring- en Kanaal-procedures moeten strikt worden nageleefd in een Rechtsstaat.

Het Vlaams Gewest heeft de nodige bevoegdheden om haar eigen geluidsnormen te bepalen voor vliegtuigen die haar grondgebied overvliegen; net zoals zij dat reeds heeft gedaan voor bioscopen, cafés, openluchtfestivals en spoorlijnen.

4.2 Een wet op de luchtvaartprocedures, of “Vliegwet”

Na de beslissing over zijn voorlopige spreidingsplan in december 2003, wilde minister Anciaux het spreidingsprincipe “betonneren” in een wet, genaamd “Vliegwet,” om dit principe te bestendigen en te vermijden dat beroep zou worden aangetekend bij de Raad van State of de burgerlijke rechtbanken, maar enkel bij het Grondwettelijk Hof.

Een dergelijke wet heeft niet echt nut. Als deze ondanks alles toch zou worden verwezenlijkt, zou ze echter betrekking moeten hebben op de aanpak voor alle Belgische luchthavens. Uit de wetgeving blijkt dat de luchtvaartprocedures noch een plan, noch een programma zijn en de wetten van 8 augustus 1980 verankeren de exclusieve bevoegdheid – zonder overleg – van de Federale Staat voor het beheer van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Een dergelijke wet bestaat overigens al op Europees niveau, want de Europese regelgeving met betrekking tot de evenwichtige aanpak bepaalt de manier waarop procedures worden opgesteld:

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.

Dit idee van een wet wordt sinds 2003 verkeerd begrepen: een dergelijke wet definieert noch de manier van wetgevend werk, noch het proces voor het opstellen van vluchtprocedures, noch de vluchtplannen zelf, noch het baan-gebruik.

5. OPERATIONELE VOORSTELLEN

5.1 Verlaging van de QC-limieten

De maximale geluidsniveaus 's nachts, overdag en 's avonds zijn sinds 2009 niet meer aangepast, ondanks het feit dat de luchtvloot sindsdien aanzienlijk is veranderd door de komst van nieuwe, minder lawaaierige zware vliegtuigen met twee motoren, zoals de Boeing 787 of de Airbus A-350. De QC-limieten moeten worden herzien. 63% van de cargo- en expresvrachtvliegtuigen die op Brussel-Nationaal opereren dateren van voor 2000; deze vliegtuigen zijn zeer oud en lawaaierig.

Verwar de federale geluidsniveaus niet met de regionale geluidsnormen (geluidsniveaus zijn per vliegtuig individueel bepaald, geluidsnormen worden gemeten op de grond door geluidsmeters).

5.2 Vermindering van het maximale opstijggewicht van vliegtuigen (MTOW)

De enige limiet die door de ICAO en de F.A.A. wordt erkend in hun certificeringen, classificeert de "heavy's" als alle vliegtuigen waarvan het maximale opstijggewicht de 136 ton overschrijdt. Het begrip "zwaar vliegtuig" betreft dus alle vliegtuigen waarvan het opstijggewicht de werkelijke en gemeten limiet van 136 ton overschrijdt.

De internationale norm voor de definitie van zware vliegtuigen moet worden toegepast op de werkelijke limiet van maximaal 136 ton, en er moeten operationele beperkingen worden vastgesteld voor deze vliegtuigen 's nachts, 's ochtends en 's avonds en voor het opstijgen ervan op baan 19 in de huidige configuratie, zonder bijkomende RESA- en EMAS-veiligheidsuitrusting. Deze definitie van zware vliegtuigen is niet meer aangepast sinds 1974, terwijl zware vliegtuigen sindsdien vliegtuigen met 2 reactoren zijn.

5.3 Definitie van het begrip "zware vliegtuigen" in functie van procedures

Sinds 1974 wordt het begrip "zware vliegtuigen" gedefinieerd in functie van de te volgen procedures als zijnde vliegtuigen met 4 motoren of reactoren, die speciale procedures gebruiken met bocht naar links op baan 25R op een hoogte vanaf 4.000 voet. De internationale norm voor de definitie van zware vliegtuigen moet dus worden toegepast op de werkelijke limiet van maximaal 136 ton, wat betekent dat alle vliegtuigen van meer dan 136 ton de KILO-procedure (ex-DELTA) met bocht naar links op baan 25R moeten volgen.

5.4 Eerlijke verdeling van bestemmingen bij het opstijgen buiten baan 25R

Momenteel wordt er een onevenwicht geconstateerd bij het gebruik van de banen 07R/L en 19 voor de opstijgingen, aangezien 70% van de opstijgingen de bocht naar rechts neemt vanaf de banen 07R/L en 70% van de opstijgingen de bocht naar links neemt vanaf baan 19. Het probleem is te wijten aan een procedure die gevolgd wordt door vluchten richting het CIV-baken van Chièvres, die in 2003 door Minister Bert Anciaux werden verplaatst om onverklaarbare redenen die verband houden met het overvliegen van zijn wijk.

Enkel met een correcte 50/50-verdeling tussen de bochten naar rechts en links kan een eerlijke en niet-conflicterende doelstelling worden bereikt op de alternatieve banen 01, 07R/L en 19.

De vluchten richting het CIV-baken van Chièvres moeten gegroepeerd worden samengebracht met de “noord”-groep van vluchten richting de bakens NIK, HELEN en DENUT om een eerlijke en evenwichtige verdeling te bereiken van 50% van de vluchten op elke draaihoogte van alle gebruikte banen op Brussel-Nationaal.

Zo zouden er voor alle banen twee bochtgroepen zijn: de “noord”-groep met alle vluchten richting de bakens CIV, NIK, HELEN en DENUT en de “zuid”-groep met alle vluchten richting de bakens LNO, SPI, ROUSY, PITES en SOPOK. Het totaal aantal vluchten voor elke groep is dan min of meer identiek, hetgeen garandeert dat er geen concentratie van overvluchten in één gebied is.

5.5 Publicatie van alle prestatiegebaseerde PBN-/RNP-/RNAV-procedures

Uitvoeringsverordening EU 2018/1048 van de Europese Commissie van 18 juli 2018 stelt eisen vast voor het gebruik van het luchtruim en vluchtuitvoeringsprocedures in verband met prestatiegebaseerde navigatie, door gebruik te maken van het principe van satellietgeleiding van luchtvaartuigen. Artikel 7 van deze verordening stelt deadlines vast voor de ontwikkeling van de beschreven bepalingen op 3 december 2020 en 25 januari 2024. Op korte termijn moeten bepaalde grondbakens worden gedeactiveerd en verwijderd.

Satellietgeleidingsprocedures werden gepubliceerd voor alle banen op alle burgerlijke en militaire luchthavens in België zonder publieke raadpleging of impactstudie; met uitzondering van de landingsprocedures in RNP-satellietmodus voor enkel de twee banen 07R en 07L op Brussel-Nationaal.

In strikte overeenstemming zonder discussie van de Europese verordening moeten de landingsprocedures in RNP-satellietgeleidingsmodus snel gepubliceerd worden voor de banen 07R en 07L van Brussel-Nationaal, en al deze procedures zouden gestandaardiseerd moeten worden met een rechte uitlijning op 3.000 voet en met een helling van 3,2°, ook voor de landingsnaderingen richting de banen 01 en 19 op Brussel-Nationaal.

5.6 Verbod op niet-gepubliceerde landings- en opstijgprocedures

- Een totaalverbod op verkorte procedures (*shortcuts*) of afwijkende landingsprocedures en strikte naleving van een definitieve uitlijning die een daling zonder doorstart mogelijk maakt;
- Geen enkele afwijking van gepubliceerde opstijgprocedures behalve om dwingende weersomstandigheden of andere redenen die zijn toegestaan door de luchtverkeersleiding;
- Militair verkeer moet de civiele procedures volgen en respecteren, tenminste tot een hoogte van 9.000 voet.



6. NALEVING VAN HAAR EIGEN LUCHTHAVENVERGUNNING DOOR BRUSSELS AIRPORT COMPANY

We merken op dat de vergunninghouder, de privéonderneming Brussels Airport Company, de gemeenschap niet naar behoren informeert en de artikels 31, 34 en 36 van haar eigen vergunning niet naleeft.

Artikel 31 verplicht B.A.C. om correct en objectief te communiceren naar de hele naburige gemeenschap, hetgeen B.A.C. niet doet.

Artikel 34 verplicht B.A.C. om de Brusselse geluidsnormen na te leven en te doen naleven, hetgeen B.A.C. absoluut niet doet door deze normen te bekritisieren en in vraag te stellen, terwijl dit bedrijf noch een emanatie van de Federale Staat, noch een departement van de staat is maar gewoon een commerciële onderneming.

B.A.C. bezorgt de Federale Ombudsdienst niet alle informatie waarover zij beschikt en schendt daarmee artikel 36 van haar vergunning.

B.A.C. financiert het isolatie- en onteigeningsfonds FBMOL nog altijd niet.

B.A.C. stelt de individuele radarplots tot 9.000 nog altijd niet beschikbaar, ondanks de genomen ministeriële instructies: dit betreft een ernstige schending.

B.A.C. bouwt en verhuurt gebouwen die niet voor luchtvaartkundige doeleinden worden gebruikt, hetgeen een inbreuk vormt op haar vergunning alsook op het verkoopcontract van de grond door de Belgische staat.

Tot slot zaait B.A.C. met opzet verwarring door te proberen haar commerciële naam op te leggen aan de luchthaven-terminals, ondanks het feit dat de officiële naam van het luchthavendomein “Brussel-Nationaal” is en blijft.



Memorandum 2024 — REF: 7401-P

7. DE VERPLICHTINGEN VAN SKEYES

skeyes is onderworpen aan het toezicht van de minister onder wie zij ressorteert (artikel 23, § 1 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven). Dit toezicht heeft betrekking op de naleving van de wet, de bedrijfsorganisatie en het beheerscontract (artikel 23, § 2).

skeyes beschikt niet over de bevoegdheid om de windcomponenten vast te stellen en moet de instructies van de Belgische Staat, die bindend zijn, naleven (Rechtbank van eerste aanleg te Brussel, vonnis van 22 december 2023, punt 111, pagina 135).

skeyes kan dus niets verweten worden in de huidige situatie.

8. DE BELGISCHE STAAT EN HAAR MINISTER VAN MOBILITEIT

De Belgische Staat moet erop toezien dat de normen die zij oplegt correct worden nageleefd door de instellingen die onder haar toezicht staan (Rechtbank van eerste aanleg te Brussel, vonnis van 22 december 2023, punt 111, pagina 135).

9. KEUZES DIE DOOR DE POLITIEKE EN/OF WETGEVENDE AUTORITEITEN GEMAAKT MOETEN WORDEN

9.1 Vaststelling van een maximumaantal vluchten per jaar (landingen en opstijgingen)

- overdag
- 's nachts
- geen enkel plafond vaststellen

9.2 Vaststelling van een maximumaantal nachtvluchten per jaar

- maximumaantal toegelaten opstijgingen 's nachts
- maximumaantal toegelaten landingen 's nachts
- maximumaantal toegelaten vluchten 's nachts

9.3 Opstijgingen vanaf de drempel van elke baan om de milieu- en geluidsvoetafdruk te verkleinen

- ja
- nee

9.4 Definitie van de duur van de nachtperiode

- 23u00 tot 06u00 (huidige situatie)
- 23u00 tot 07u00 (aanbeveling van de WGO, nacht van 8 uren)
- 22u00 tot 06u00
- 22u00 tot 07u00

9.5 Schema van het baangebruik 's nachts

- mix 19/25R afhankelijk van de bestemmingen (het huidige schema sinds 1988)
- uitsluitend gebruik van baan 25R

9.6 Publicatie van identieke RNP-procedures voor landingen op alle banen

- ook voor de banen 07R en 07L in overeenstemming met de Uitvoeringsverordening EU 2018/1048 van de Europese Commissie van 18 juli 2018

9.7 Totaalverbod op nachtvluchten

- ja
- nee

9.8 Aanleg van een nieuwe baan "01 Right" en/of "25 Central"

- ja
- nee

9.9 Verlenging van bepaalde banen

- ja
- nee

9.10 Betere uitrusting van baan 25L om opstijgingen mogelijk te maken

- ja
- nee

9.11 Regionalisering van alle luchtvaart- en luchthavenbeleid

- ja (let op: een gewest zonder luchthaven zou heel goed een totaalverbod op overvluchten over haar gebied onder 9.000 voet kunnen opleggen)
- nee

Om u een volledige en correcte analyse van het dossier van overvluchten te bieden, heeft de Ombudsdienst gedetailleerde documenten opgesteld over de verschillende onderwerpen die deel uitmaken van dit dossier. Hieronder vindt u een overzicht van deze documenten, die geraadpleegd kunnen worden onder “Documentatie” op onze website: <https://www.airportmediation.be/nl/>.

- Berekening van de windcomponenten voor het baangebruik
- Potentieel baangebruik van baan 07L onder VOR-omstandigheden tijdens de nacht - 24H
- De kleine windstoot en de constante windvlaag, twee totaal verschillende concepten
- Het geluidsdecreet en de geluidsnormen van het Brussels Hoofdsteljk Gewest
- Boeing 777, een vliegtuig dat ‘s nachts verboden blijft op Brussel-Nationaal
- Concentratie, spreiding of billijke verdeling?
- Is een luchtvaartwet een vals goed idee?
- Het gebrek aan publicatie van RNP-procedures op banen 07L/07R
- Prestatiegebaseerde navigatie - Het concept PBN
- Analyse van de historische operationele en juridische situatie van de vluchtprocedures
- Veiligheidsstudie (2022)
- De windnorm, dat is de knoop van het probleem
- Satellietnavigatieprocedures
- Problematiek van de opstijgingen van zware vliegtuigen op Brussel-Nationaal
- NADP-procedures
- Historiek en analyse van het geschil tussen de opstijgprocedures “Leuven Rechtdoor” & “Leuven West” vanaf de banen 07R/L van de Luchthaven Brussel-Nationaal



Memorandum 2024 — REF: 7401-P



Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
c/o skeyes sites 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



 airportmediation.be  +32 2 206 28 21

 info@airportmediation.be

Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Koninklijk Besluit van 15 maart 2002
Site van skeyes - Lokaal S.1.3.08
Tervuursesteenweg 303 - 1820 Steenokkerzeel