

I HAVE A DREAM



REF: 7413-P

Serieuze oplossingen voor de overvluchten

Een evenwicht vinden tussen economie, gezondheid en milieu

Uiteenzetting geschreven door
Philippe TOUWAIDE

“I have a dream”

Ik heb een droom: dat iedereen zich rond de tafel zet, rustig, zonder verkeerde informatie, zonder trucjes, en dat we het allemaal eens worden over een serieuze en definitieve oplossing voor de kwestie van de overvluchten rond Brussel-Nationaal, dat we een evenwicht vinden tussen alle eisen en alle aspecten die van belang zijn.

Dat niet enkel de economie telt, maar ook de gezondheid en het milieu om de overvlogen personen te beschermen.

Dat we verstandig worden, door de wetten en het recht na te leven, en dat we – eindelijk – tot een definitief akkoord komen dat de rust en sereniteit zal herstellen.

Dat de aanvallen en beledigingen ophouden, dat de dialoog hervat wordt en dat dit evenwicht tot ieders voordeel wordt bereikt.

Dat iedereen deze oplossing als een garantie voor verzoening beschouwt en dat we opnieuw leren leven en met elkaar praten, want er bestaat hoe dan ook geen stil, geruisloos vliegtuig.

Dat iedereen zich kan toeleggen op andere zaken, zoals familie en geliefden, plezier maken en genieten van vrije tijd, in een gezonde omgeving en met onverstoorde nachten; een realistische oplossing die een compromis tussen alle partijen kan bereiken.

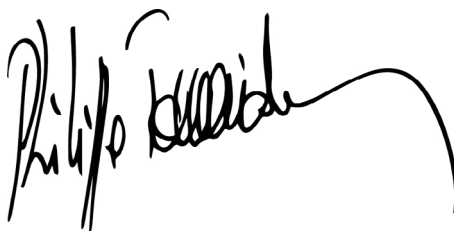
Nee, het dossier van de overvluchten is geen moeilijke kwestie.

Nee, het probleem van de overvluchten is niet onoverkomelijk.

Het is een gevoelig, geniepig, maar vooral subtiel onderwerp.

Er bestaan wel degelijk evenwichtige oplossingen, en hier zijn ze!

Zaterdag 14 september 2023



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. UITSPRAKEN

Alle uitvoerbare vonnissen worden volledig en zonder beperkingen toegepast. Een Rechtsstaat kan niet eeuwig voortbestaan op basis van te betalen dwangsommen en schadevergoedingen.

2. BAANGEBRUIK

- De banen 25R/L zijn preferentieel (PRS) vanwege capaciteitsredenen (overeenkomstig 2 koninklijke besluiten);
- Banen 01 NOORD, 07 OOST en 19 ZUID zijn de uitzondering, enkel wanneer de windnormen overschreden worden op de banen 25R/L (het basis van tegen de wind in vliegen op de *most suitable runway*).

3. WINDNORMEN

- De banen 25R/L worden gebruikt wanneer de windnormen de limiet van 7 knopen effectieve gemiddelde windsnelheid niet overschrijden, vanaf 5 knopen boven deze gemiddelde snelheid voor kleine windstoten, en een wind die constant in windvlagen waait van boven 10 knopen betekent een baanwissel;
- Geen veranderingen op basis van verwachtingen;
- Gebruik van actuele weergegevens, geen schattingen of voorspellingen;
- Onmiddellijke terugkeer naar het PRS (banen 25R/L) zodra de wind dit toelaat.

4. BILLIJKE VERDELING

- Opstijgingen vanuit baan 25R volgens het esdoornbladprincipe 2/5-1/5-2/5:
 - o Blok NOORD: NICKY, HELEN, DENUT en CIV* , bocht naar rechts;
 - o Blok CENTRUM: KILO + 136 MTOW, CIV* 's nachts en in het weekend;
 - o Blok ZUID: enkel PITES, ROUSY, SOPOK, LNO en SPI– 136 MTOW, bocht naar links.
- Geen spreiding: niet volgens de corridors, niet volgens de verkeersstromen, niet volgens de banen—dit is een foutief principe zoals werd geoordeeld door de rechtbanken en tribunalen.

* (CIV*: verschil in gebruik tussen Ring overdag op weekdays en 's nachts met een QC hoger dan 4,0, Kanaal 's nachts met een QC lager dan 4,0 en in het weekend)

5. VERKEERSSTROMEN VAN NIET-PREFERENTIËLE BANEN: BILLIJKE 50/50-VERDELING

Opstijgingen vanuit baan 01:

- Blok NOORD: NICKY, HELEN, DENUT en CIV, bocht naar links;
- Blok ZUID: PITES, ROUSY, SOPOK, LNO en SPI, bocht naar rechts.

Opstijgingen vanuit de banen 07:

- Blok NOORD: NICKY, HELEN, DENUT en CIV, bocht naar links;
- Blok ZUID: PITES, ROUSY, SOPOK, LNO en SPI, bocht naar rechts.

Opstijgingen vanuit baan 19:

- Blok NOORD: NICKY, HELEN, DENUT en CIV, bocht naar rechts;
- Blok ZUID: PITES, ROUSY, SOPOK, LNO en SPI, bocht naar links.

6. LANDINGEN

- Identieke publicaties voor alle banen: RNP, CDO, uitlijning op 3.000 voet, dalgradiënt van 3.0°;
- Militaire vluchten respecteren de civiele hoogtes en naderingen;
- Geen shortcuts of snelle onderscheppingen;
- De gepubliceerde naderingsprocedures moeten worden nageleefd.



7. OPSTIJGPROCEDURES

- Opstijgen van de baandrempel;
- Maximale stuwkracht op het luchthavendomein;
- Geen shortcuts onder 5.000 voet;
- Naleven van de NADP, de klimsnelheid en de bochthoogtes;
- De verkeersstromen zoveel mogelijk uitwaaieren na de 1^e bocht;
- Geen concentratie of omleiding rond Huldenberg;
- Directe procedure naar het laatste baken of exitpunt, behalve CIV en 25R via de Ring om het evenwicht te bewaren;
- Geen spreiding volgens verkeersstromen en corridors;
- Strikte naleving van de no-fly zones EBR (*Europe Belgium Restricted*).

8. DGLV EN NALEVING VAN PROCEDURES

- Strikt toezicht van het DGLV;
- Naleving van alle Belgische, Europese en internationale luchtvaartwet- en regelgeving;
- Toezicht op de QC en MTOW;
- Naleving van de jaarlijks vastgestelde plafonds.

9. SKEYES

- Publicatie van ministeriële instructies;
- Publicatie van de luchtvaartprocedures (AIP);
- Reflectie op eventuele aanpassingen;
- Uitvoering van ministeriële instructies;
- Overdracht van radarplots tot 9.000 voet.

10. DE COMMERCIËLE LUCHTHAVENUITBATER “B.A.C.”

- Tweekalige dialoog met de hele gemeenschap;
- Communicatie zonder triomfantelijkheid en met empathie;
- Betrouwbare en correcte informatie om te publiceren;
- Een einde aan de naamsverwarring, de luchthaven wordt Brussel-Nationaal genoemd;
- Verbintenis om op eigen kosten te bouwen:
 - Een volledige geluidsmuur;
 - Een overdekte proefdraailoods;
- Financiering van het isolatie- of overnamebeleid via het fonds FBMOL;
- Verstrekkt loyaal alle gegevens aan de Minister, skeyes, het DGLV en de Ombudsdienst;

- Overdracht van de radarplots tot 9.000 voet;
- Geen verwezenlijking van een low-cost terminal;
- Strikte en loyale naleving van haar luchthavenlicentie, vooral artikels 31, 34 en 36;
- B.A.C. respecteert en handhaaft de Brusselse geluidsnormen.

11. DE OMBUDSDIENST

- Publicatie van werkelijke vluchtplannen;
- Verspreiding van informatie over de gebruikte banen;
- Antwoorden op alle vragen en verzoeken;
- Geschiedenis van de procedures en ontwikkelingen;
- Bezinning over te maken aanpassingen;
- Totale transparantie van alle besluitvormingsprocessen;
- Autonome en onafhankelijke dialoog met iedereen.

12. INDIVIDUELE GELUIDSNIVEAUS VAN VLIEGTUIGEN

- Exclusieve federale bevoegdheid (wet van 8 augustus 1980);
- Te herzien door een verlaging van de in 2009 vastgestelde niveaus;
- Uitsluiting van oude, lawaaierige en vervuilende vrachtvliegtuigen.

13. GELUIDSNORMEN

- Exclusieve regionale bevoegdheid (wet van 8 augustus 1980);
- Naleving van de vastgestelde immissienormen aan de grond, in overeenstemming met de dag- en nachtlimieten die bij decreet zijn vastgelegd en door de rechtbanken en gerechtshoven zijn gevalideerd.

14. JAARLIJKS PLAFOND VOOR VLUCHTEN

- 240.000 volgens de regionale vergunning van 2024;
- Maximum 16.000 nachtslots (definitie die makkelijker gecontroleerd zou kunnen worden als deze “maximaal 16.000 nachtvluchten” zou zijn).

15. CARTOGRAFIE

- Beloofd sinds 2003 maar nooit gerealiseerd;
- Vervolledigen van de cartografie van de Ombudsdienst uit 2023;
- Te verwezenlijken door de federale overheid om de situatie te objectiveren;
- Wie wordt overvlogen, hoe wanneer, door welk type verkeer, op welke geluidsniveaus en met welke reële geluidspieken?

16. EXPLOITATIETIJDEN

- Europese nacht van minimum 8 aaneensluitende uren;
- Aanpassing van de nachtperiode (22u00 – 07u00 of 23u00 – 07u00).

17. GELUIDSNIVEAUMETERS

- Samenwerking tussen de Gewesten met exclusieve bevoegdheid op dit gebied;
- Concrete uitbreiding onder de huidige corridors;
- Gelijkaardig systeem aan dat van Waalse luchthavens voor Brussel-Nationaal: DIAPASON.

18. WET OP DE PROCEDURES

- Absoluut niet nodig, de Europese wetgeving is de Europese wet op de procedures;
- Indien toch gewenst, enkel voor alle luchthavens in België;
- De luchtvaartprocedures zijn noch een Plan, noch een Programma (uitspraak van de Raad van State in mei 2017);
- Er is geen effectbeoordeling of openbare raadpleging vereist bij de uitwerking van luchtvaarprocedures (wet 2006 en uitspraak van de Raad van State in mei 2017).





Ombudsdienst van de Federale Regering 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



 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