

ALGEMEEN PLAN TOT VERMINDERING VAN GELUIDSHINDER OP BRUSSEL-NATIONAAL



REF: 7472-P

Sinds 2009 is er geen enkel initiatief genomen om het lawaai van het luchtverkeer rond Brussel te verminderen. Iedereen praat erover, maar alleen de Ombudsdienst onderneemt actie en stelt duurzame oplossingen voor

Analyse geschreven door
Philippe TOUWAIDE en Martine VAN RIEL

De commerciële privé-exploitant van Brussel-Nationaal, de vennootschap “Brussels Airport Company”, moet leren om alle externe effecten van de luchthavenactiviteit rond Brussel te beheersen en vooral te beheren.

Onder de volledig tegenstrijdige uitspraken van de commerciële vertegenwoordigers van Brussels Airport Company merken we op dat op 13 januari 2024 de commerciële directeur van deze vennootschap, Arnaud Feist, verklaarde: “mensen vergeten dat vliegtuigen veel minder lawaai maken dan in 2000”, terwijl hij op 27 juni 2025 precies het tegenovergestelde beweerde: “Het belangrijkste is niet minder vluchten, maar minder lawaai”.

Toch is het juist de commerciële vennootschap “Brussels Airport Company” die, sinds 2009, elke nieuwe maatregel weigert om oude, lawaaiërige en vervuilende vliegtuigen uit het Brusselse luchtruim te bannen. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd een lage-emissiezone ingevoerd voor het autoverkeer, maar er werd geen enkele maatregel genomen tegen de luchtvervuiling door vliegtuigen.

Een globaal plan voor geluidsreductie op Brussels-Nationaal is dan ook onontbeerlijk, met respect voor een – weliswaar fragiel – evenwicht tussen Economie, Gezondheid en Milieu. Het is trouwens de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal die aan de basis ligt van de studie over de kosten van vliegtuigovervluchten op het vlak van gezondheidszorg.

Geen enkele private commerciële vennootschap kan in 2025 nog haar negatieve impact op het milieu en de volksgezondheid ontkennen; daarom is het essentieel dat er drastische maatregelen worden genomen in het belang van niet alleen de luchtvaartsector, maar ook van de omgeving, de omwonenden en de overvlogen gemeenten.

Als Federale Ombudsman voor de Luchtvaart en de Luchthaven Brussel-Nationaal stel ik dan ook een globaal en respectvol plan voor, een evenwichtig plan dat alle belangen verzoent.

Zondag 14 september 2025

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Philippe Touwaide', with a long, sweeping horizontal line extending to the right.

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 TOEPASSELIJKE WETGEVING INZAKE GELUIDSREDUCTIE VAN VLIEGTUIGEN

a. De federale individuele geluidsniveaus van vliegtuigen

Brussels Airport Company verwacht vaak de regionale geluidsnormen op de grond met het federale geluidsniveau van vliegtuigmotoren.

Zo verklaarde de luchthavenexploitant op 26 mei 2023 in een persbericht: *“Vliegtuighinder – Het is niet aan de Ombudsman om inbreuken vast te stellen, beweert Brussels Airport. (Belga) Brussels Airport Company stelt dat de bevoegde autoriteit voor de naleving van geluidsnormen de Directie-generaal Luchtvaart (DGTA) is, die als enige een inbreuk door een luchtvaartmaatschappij kan vaststellen.”* Dit is uiteraard volledig ONWAAR en MISLEIDEND, aangezien de geluidsnormen worden gecontroleerd door Leefmilieu Brussel en absoluut niet door de federale administratie voor Luchtvaart.

Een eerste stap naar een oplossing zou zijn om de individuele geluidsniveaus van vliegtuigen te verlagen, zodat alle oude, lawaaijige en vervuilende vliegtuigen – sommige ouder dan 43 jaar – uit de lucht worden gehaald. Deze niveaus zijn sinds 2009 niet meer aangepast, terwijl de vliegtuigvloot aanzienlijk is geëvolueerd.

Bovendien is het individuele geluidsniveau van elk vliegtuig gebaseerd op het geluidscertificaat van het toestel. Een vliegtuig mag slechts één enkel geluidscertificaat hebben. Daarom moet er een einde komen aan de illegale nachtelijke opstijgingen van Boeing 777's, die opereren op basis van foutieve documenten die geen officiële geluidscertificaten zijn.

b. De regionale geluidsnormen

Alleen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over wetgeving inzake toegestane geluidsimissie bij overvliegend luchtverkeer boven haar grondgebied. Deze wetgeving bevat geluidsplafonds die niet mogen worden overschreden, zowel overdag als 's nachts, en is gebaseerd op een indeling van het grondgebied in drie zones.

Het Vlaams Gewest betwist deze normen sinds 1999, hoewel ze wel geluidsnormen heeft ingevoerd voor cafés, bioscopen, concertzalen, openluchtconcerten en spoorlijnen, maar niet voor vliegtuiglawaai.

Regelmatig werkt de commerciële exploitant Brussels Airport Company samen met de Vlaamse overheid om te pleiten voor een federalisering van de geluidsnormen voor vliegtuigen – normen die nooit hebben bestaan toen deze bevoegdheid nog federaal was. Het gaat dus niet om een herfederalisering, maar om een nieuwe federalisering. Ze roepen luchtvaartmaatschappijen ook op om deze normen te boycotten en de boetes van het Brussels Gewest te weigeren.

Deze geluidsnormen zijn op alle rechtsniveaus aangevochten, maar alle beroepen zijn verworpen. Alle rechtbanken en hoven, ook op Europees niveau, hebben de geldigheid en relevantie van de Brusselse geluidsnormen bevestigd. Ze zijn onbetwistbaar en dus volledig afdwingbaar en toepasbaar.

Een strikte naleving zonder uitzondering van de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is noodzakelijk, evenals de naleving door Brussels Airport Company van artikel 34 van haar eigen vergunning, die haar verplicht deze normen te respecteren en te doen respecteren door alle luchtvaartmaatschappijen die Brussel-Nationaal aandoen.

Ook de Milieustakingsmaatregelen met betrekking tot overtredingen van geluidsnormen bij nachtelijke landingen op baan 01, de linkerbocht vanaf baan 25R overdag, en de nachtelijke opstijgprocedures (de Ring-procedure en de Kanaal-procedure) moeten strikt worden nageleefd in een rechtsstaat.

2. VERMINDERING VAN GELUIDSHINDER AAN DE GROND IN DE DIRECTE OMGEVING

a. Het bouwen van geluidsmuren, vooral achter de kruisingen van banen 01/07R – 07L/19 en 25R

Rond de Luchthaven Brussel-Nationaal zijn al verschillende kleine stukken geluidsschermen geplaatst, onder andere aan het begin van baan 25R en langs deze baan ter hoogte van Machelen. Daarnaast dragen sommige gebouwen ook bij tot het dempen van het geluid richting de woonwijken.

De ministeriële besluiten van augustus 1988 en september 1991 betreffende de bouw van een volledige geluidsmuur rond het domein van de luchthaven Brussel-Nationaal zijn nooit uitgevoerd.

Voor de hernieuwing van de milieuvergunning van luchthavenexploitant B.A.C. in 2024 werd er een milieueffectenrapport uitgevoerd. Hierin werd bepaald dat de aanleg van twee (bijkomende) geluidsmuren en een geluidswerende proefdraailocatie verankerd moesten worden in de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning. De nieuwe geluidswallen moeten tegen maart 2028 gebouwd worden ter hoogte van de gemeente Zaventem en ter hoogte van Melsbroek met een deel op het grondgebied van Steenokkerzeel.

In het MER worden de toekomstige locaties van de geluidsmuren als volgt beschreven: “Afscherming tussen baan 07R en Zaventem Witte Cité; Afscherming tussen 07R/01 en Kerkhoflaan; Ter hoogte van het Noordoostelijk wachtbekken – extra afscherming naar Steenokkerzeel en “Groene” wijk”.¹ De geluidsmuren zullen zoveel mogelijk “groen” worden gemaakt, rekening houdend met de geldende beperkingen rond veiligheid voor het vliegverkeer.

Naast deze geluidsmuren beveelt het MER ook aan bijkomende afschermende objecten te gebruiken om de geluidsoverlast voor de directe omgeving van de luchthaven te beperken. Er is reeds een stedenbouwkundige maatregel van kracht, waarbij langsheen de Haachtsesteenweg, gaandeweg een industriële geluidsmuur ontstaat door het bouwen van nieuwe industriële gebouwen.

In zijn brief van 21 februari 2025 verduidelijkt de Vlaamse minister Brouns dat de gedeeltelijke delen van het geluidsscherm vóór maart 2028 moeten worden gebouwd tussen de drempel van baan 07R en de Cité Blanche in Zaventem, tussen het kruispunt 01/07R en de Begraafplaatslaan, en ook in Steenokkerzeel voor de Groene Wijk.

¹ Vlaamse Regering, *Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag*, 2024, pagina 172.

b. Overdekte proefdraailoods

De ministeriële beslissingen van augustus 1988 en september 1991 met betrekking tot de bouw van een overdekte hal voor motortests op het terrein van de Luchthaven Brussel-Nationaal zijn nooit uitgevoerd.

Op een proefdraailocatie worden vliegtuigmotoren na onderhoud op hoge kracht getest. Dit zogenaamde proefdraaien gebeurt gemiddeld 270 keer per jaar. Deze controles zijn essentieel om de veiligheid van het vliegtuig te waarborgen. Momenteel worden deze tests uitgevoerd op de centrale proefdraaiplaats, gelegen op de kruising van de taxiwegen F3-Y-W1-W2, oftewel tussen banen 01/19 en 25L/07R, en enkel tussen 07u00 's ochtends en 22u00 's avonds.

Om de geluidsoverlast van deze motortests verder te verminderen, wordt er op Brussel-Nationaal gewerkt aan een nieuwe proefdraailocatie met een U-vorming geluidswerend scherm van minstens 15 meter hoog. Deze proefdraaiplaats moet uiterlijk op 1 januari 2027 in gebruik genomen worden. Hiermee kan het Lden-niveau aanzienlijk dalen, met circa 5 - 10 dB(A), om op die manier vooral de inwoners van Kortenbergh, Zaventem en Humelgem te beschermen. Op deze nieuwe centrale proefdraaiplaats mogen de tests ook enkel plaatsvinden tussen 07u00's ochtends en 22u00 's avonds.²

c. Planten en bomen

Een Globaal Boomplantingsplan was op 5 september 1991 afgerond, maar is nooit uitgevoerd door de luchthavenexploitant.

Op luchthavens, waar geluidsproductie onvermijdelijk is door het intensieve luchtverkeer, kunnen bomen en planten een waardevolle rol spelen in het beperken van geluidsoverlast. Vegetatie draagt op verschillende manieren bij aan geluidsreductie. Zo kunnen bomen met een dicht bladerdek en ruwe schors geluidsgolven effectief absorberen. Daarnaast zorgen de onregelmatige oppervlakken van bladeren en takken ervoor dat geluid wordt verstrooid in meerdere richtingen, wat de geluidsdruk voor omwonenden aanzienlijk kan verminderen.

Niet alleen de fysieke demping is van belang: ook de beleving van geluid verandert in een groene omgeving. Groenzones kunnen de perceptie van lawaai verzachten, zeker wanneer het geluid niet direct zichtbaar is of wanneer het wordt geassocieerd met een natuurlijke omgeving. Dit psychologisch effect draagt bij aan een aangename leefomgeving rondom luchthavens.

De combinatie van vegetatie met andere geluidswerende maatregelen, zoals aarden wallen of begroeide geluidschermen, blijkt bijzonder effectief. In tegenstelling tot kale muren bieden deze groene structuren extra demping en verminderen ze de reflectie van geluid. Bovendien beïnvloedt vegetatie de bodemstructuur en -vochtigheid, wat eveneens een rol speelt in de manier waarop geluid zich voortplant. Natuurlijke, begroeide bodems absorberen meer geluid dan verharde oppervlakken, wat de totale geluidsbelasting verder helpt verlagen.

Door strategisch gebruik te maken van bomen en planten op luchthaventerreinen, kan dus niet alleen de fysieke geluidsimpact worden verminderd, maar ook de subjectieve ervaring van geluidsoverlast aanzienlijk worden verbeterd.

² Vlaamse Regering, *Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningaanvraag*, 2024, pagina's 171-172.

d. Verkeersplan

Een goed verkeersplan voor grondverkeer op een luchthaven kan op verschillende manieren bijdragen aan het verminderen van geluidsoverlast. Een doordacht verkeersplan op het luchthaventerrein speelt een cruciale rol in het beperken van geluidsoverlast, zowel voor personeel als voor omwonenden. Door de rijroutes van vliegtuigen en voertuigen op de grond strategisch te optimaliseren, kan de geluidsproductie aanzienlijk worden verminderd. Kortere taxi-routes zorgen ervoor dat vliegtuigmotoren minder lang draaien op lage hoogte, wat de geluidsbelasting verlaagt. Bovendien kunnen specifieke taxibanen worden ingezet die verder van geluidsgevoelige zones liggen, zoals woonwijken – een aanpak die bijvoorbeeld op Brussel-Nationaal relevant is.

Ook het reguleren van verkeersstromen in de tijd draagt bij: het beperken van grondverkeer tijdens nachtelijke uren en het spreiden van piekmomenten voorkomt cumulatieve geluidsbelasting. Op Brussel-Nationaal wordt de tijd die vliegtuigen op de grond taxiën tot een strikt minimum beperkt. Een toestel vertrekt pas van de gate zodra zeker is dat het zonder oponthoud naar de startbaan kan rijden en meteen kan opstijgen. Zo wordt vermeden dat meerdere vliegtuigen met draaiende motoren in wachtrij staan bij de startbaan. Ook blijven vliegtuigen aan de gate tot bevestigd is dat ze op hun bestemming snel kunnen landen. Op die manier wordt voorkomen dat ze onnodig in de lucht moeten blijven rondcirkelen in afwachting van een beschikbare landingsbaan.

De inzet van geluidsarme voertuigen, zoals elektrische bussen, tankwagens en bagagewagens, gecombineerd met regelmatige onderhoudsprogramma's, helpt om het geluidsniveau structureel laag te houden. Dit valt op Brussel-Nationaal binnen het kader van het Stargate-project van Brussels Airport Company, dat voorziet in het bestellen van elektrische grondaafhandelingsmateriaal, de laadinfrastructuur, het verder uitrollen van de Digital Green Lane om de wachttijden voor vrachtwagens in te korten en het aanmoedigen van alternatieve mobiliteitsopties bij het luchthavenpersoneel.³



³ Brussels Airport Company, *Stargate-project Brussels Airport voor een groenere luchtvaart loopt 2 jaar*, geraadpleegd op 7 augustus 2025, <https://www.brusselsairport.be/nl/pressroom/news/2-years-stargate>.

e. *Single engine taxi*

Het begrip *single engine taxi* verwijst naar een procedure waarbij een vliegtuig na de landing of vóór het opstijgen slechts één van de twee (of meerdere) motoren gebruikt tijdens het taxiën op de luchthaven, hetgeen ook wordt toegepast op Brussel-Nationaal. Dit is vooral het geval bij tweemotorige vliegtuigen zoals de Boeing 737 of Airbus A320. Dit concept kan zowel na de landing als voor de opstijging worden toegepast. Zodra het vliegtuig veilig op de grond is en haar snelheid heeft verminderd, wordt één motor uitgeschakeld en taxiëet het vliegtuig verder naar de gate met de andere motor. En bij opstijging taxiëet het vliegtuig eerst met één motor naar de startbaan, de tweede motor wordt pas kort voor het opstijgen ingeschakeld.

Door slechts één motor te gebruiken, wordt het totale geluidsniveau op de luchthaven verminderd. Het vereist echter wel meer aandacht van de piloot voor balans en controle en kan ook niet worden toegepast bij slechte weersomstandigheden, korte taxibanen of bepaalde vliegtuigtypes. Op Brussel-Nationaal worden de mogelijkheden voor elektrisch taxiën op het luchthaventerrein momenteel ook onderzocht.

f. *Beperking op het gebruik van de reverse thrust*

Vliegtuigen kunnen tot stilstand worden gebracht door te remmen op de wielen, of door hun stuwkracht om te draaien, wat echter tot veel geluidsproductie leidt. Enkel onder uitzonderlijke omstandigheden is het gebruik van *reverse thrust* toegestaan. Op Brussel-Nationaal wordt het gebruik van deze remmethode onderzocht door middel van een geluidsmetpost aan baan 25L en in de toekomst een bijkomende aan baan 25R. Op basis van de resultaten kan B.A.C. de luchtvaartmaatschappijen sensibiliseren om het gebruik van deze manoeuvre tot een minimum te beperken.⁴

g. *Beperkt gebruik van APU (Auxiliary Power Units)*

Een APU is een kleine turbine die zich meestal in de staart van een vliegtuig bevindt. Ze levert elektrische stroom en pneumatische druk (voor airconditioning en het starten van de hoofdmotoren) wanneer de hoofdmotoren uitgeschakeld zijn, bijvoorbeeld tijdens het parkeren aan de gate. APU's produceren een hoge, constante toon die vooral hoorbaar is op de grond en draaien vaak langdurig terwijl het vliegtuig aan de gate staat, wat leidt tot continue geluidsproductie. Omdat ze zich aan de buitenkant van het vliegtuig bevinden, is het geluid direct hoorbaar voor personeel en omwonenden. Door grondstroom (*Ground Power Units*) te gebruiken via slangen op de luchthaven wordt het geluid van de turbine vermeden.

Sommige luchthavens hanteren regels of boetes voor overmatig APU-gebruik. Andere bieden kortingen of incentives voor maatschappijen die milieuvriendelijk opereren. APU's verbranden brandstof, dus minder gebruik betekent ook minder CO₂ en NOx-uitstoot.

Op Brussel-Nationaal moeten vliegtuigen hun hulpmotoren in principe uitschakelen als ze aan de gate staan. Daarom zijn de gates uitgerust met een 400 Hz-aansluiting, zodat toestellen kunnen overschakelen op groene stroom, voorzien door de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen moeten eventueel gebruik van APU's op voorhand aanvragen bij B.A.C. en mogen ze enkel gebruiken na expliciete toestemming.⁵

⁴ Vlaamse Regering, *Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag*, 2024, pagina's 39-40.

⁵ Vlaamse Regering, *Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag*, 2024, pagina 87.

h. Gerichte parkeerprocedures: met de motoren weg van bewoonde gebieden rond de luchthaven

Gerichte parkeerprocedures op luchthavens, waarbij vliegtuigen zodanig worden georiënteerd dat hun motoren van bewoonde gebieden weg staan, kunnen een belangrijke rol spelen in het verminderen van geluidsoverlast voor omwonenden. Vliegtuigmotoren produceren het meeste geluid aan de achterkant, waar de uitlaat zich bevindt. Door vliegtuigen strategisch te parkeren met de uitlaatzijde gericht naar minder gevoelige zones, zoals open velden of industrieterreinen, wordt de directe geluidsbelasting op woonwijken aanzienlijk beperkt. Daarnaast helpt deze aanpak om de weerkaatsing van geluid tegen gebouwen en andere structuren te verminderen, wat anders zou kunnen leiden tot versterkte geluidsniveaus. Ook bij grondoperaties zoals het starten van motoren, taxiën of onderhoudstesten, zorgt een gerichte oriëntatie ervoor dat het geluid niet geconcentreerd wordt richting woongebieden. Dit draagt bij aan een meer verspreide en beheersbare geluidsbelasting.



3. AANPASSING VAN DE VliegPROCEDURES

a. RNP met interceptie op 3.000 voet en een dalingshoek van 3° op alle banen van Brussel-Nationaal

Het gebruik van *Required Navigation Performance* (RNP)-naderingen met een interceptiehoogte op 3.000 voet en een glijpad van 3° biedt aanzienlijke voordelen op het vlak van efficiëntie, veiligheid en geluidsreductie. De interceptie op 3.000 voet sluit perfect aan bij het concept van *Continuous Descent Operations* (CDO), waarbij het vliegtuig in één vloeiende beweging afdaalt. Dit verhoogt het comfort voor passagiers en vermindert de geluidsimpact op de omgeving. Een glijpad van 3° zorgt er daarbij voor dat het vliegtuig hoger boven de grond blijft tijdens de nadering, wat de geluidsbelasting voor omwonenden verder beperkt. Dit resulteert niet alleen in een lager brandstofverbruik, maar ook in minder geluid en uitstoot van CO₂ en stikstofoxiden (NO_x).

Daarnaast biedt een glijpad van 3° operationele voordelen. Het is de standaardhoek voor zowel ILS- als RNP-naderingen, wat zorgt voor uniformiteit en voorspelbaarheid in de cockpit. Piloten zijn specifiek getraind op deze hoek, wat de kans op fouten verkleint en de nood aan *vectoring* door de luchtverkeersleiding vermindert. Dit draagt bij aan een vlottere verkeersafhandeling en verhoogt de veiligheid.

b. CDO en einduitlijning op grote afstand

Landingen in een continue daling (CDO) in rechte lijn en vanaf grote afstand zorgen voor een betere uitlijning van vliegtuigen en vooral voor meer stabiliteit vóór de landing. Bij een CDO hoeft het vliegtuig niet voortdurend gas bij te geven om zich opnieuw uit te lijnen of te stabiliseren. Deze techniek vermindert zowel het brandstofverbruik als geluidsoverlast en luchtvervuiling, wat bijdraagt aan een duurzamere en stillere luchtvaart.

c. Opstijgen vanaf de baandrempel

Het opstijgen vanaf de baandrempel (ook wel *full length takeoff* genoemd) betekent dat een vliegtuig gebruikmaakt van de volledige lengte van de startbaan, beginnend bij het officiële beginpunt (de drempel), in plaats van halverwege of vanaf een verkort punt. Dit laat piloten toe om steilere klimprofielen te volgen, wat betekent dat het vliegtuig sneller stijgt en dus korter hoorbaar is op de grond.

Dat de motoren minder hard hoeven te werken om op tijd opstartsnelheid te bereiken resulteert in lagere stuwkrachtinstellingen en dus minder geluid tijdens het begin van de opstijging. Een vliegtuig dat vanaf de drempel vertrekt, bereikt een hogere hoogte tegen de tijd dat het over woonwijken of geluidsgevoelige gebieden vliegt. Aangezien het geluid exponentieel afneemt met afstand, maakt elke extra meter hoogte een groot verschil.

Een verhoging van de verplichte klimgraad bij elk vertrek, of het verlengd toepassen van deze klimgraad boven 3.200 voet (de huidige klimhelling bedraagt 7% tot 3.200 ft QNH), gecombineerd met een verhoogde stuwkracht van de motoren — uitsluitend binnen het luchthavengebied — zou vliegtuigen in staat stellen om sneller een hogere vlieghoogte te bereiken.

Eveneens zou elke procedure van *power cutback* — waarbij de motorvermogen tijdens het opstijgen wordt verminderd en het vliegtuig dus traag klimt — niet langer toegestaan mogen worden, zodat vliegtuigen niet langer de indruk geven dat ze luidruchtig en traag op relatief lage hoogte blijven hangen.

d. 50/50-verdeling van de opstijgingen voor alle banen tussen het noordwestelijke blok en het zuidoostelijke blok

Vliegtuigen bewegen zich in het Belgische luchtruim afhankelijk van hun uitgangspunt, dat bepaald wordt door hun uiteindelijke bestemming.

Alleen de situatie bij vertrekken vanaf baan 25R is evenwichtig en correct verdeeld:

- 50% van het verkeer draait naar rechts, via vier trajecten naar de uitgangspunten NICKY, HELEN, DENUT en CIV (Chièvres) in het noordelijke blok;
- 50% van het verkeer draait naar links, via één enkel traject tot ongeveer het overvliegen van de baken van Huldenberg, waarna het zich splitst richting het oosten naar de bakens LNO (Olno) en SPI (Sprimont) of richting het zuiden naar de uitgangspunten PITES, ROUSY en SOPOK in het Zuidoostelijke blok.

Om een totaal onlogische reden heeft minister Anciaux dit evenwicht gewijzigd bij andere vertrekconfiguraties vanaf de banen 01, 07 en 19, door de vluchten naar CIV (Chièvres) over te hevelen naar het blok van oostelijke en zuidelijke vertrekken, waardoor slechts 30% van het verkeer via het noorden vertrekt.

Wanneer banen 01 of 07 worden gebruikt voor opstijgingen, vertrekt momenteel 70% van de vluchten naar rechts, richting de uitgangspunten CIV, LNO, SPI, PITES, ROUSY en SOPOK.

Op dezelfde manier, wanneer baan 19 wordt gebruikt, vertrekt 70% van de vluchten naar links, richting dezelfde uitgangspunten CIV, LNO, SPI, PITES, ROUSY en SOPOK.

Als alle vluchten op de CIV-procedure — zoals bij baan 25R — in het noordelijke blok zouden blijven, zou een evenwicht van 50% van de vluchten naar rechts en 50% naar links op elke baan mogelijk zijn; wat een volledig correcte en eerlijke verdeling zou betekenen.

Daarom zouden CIV-vluchten vanaf banen 01/07 een linkerbocht moeten maken (om een concentratie ten noorden en oosten van Brussel-Nationaal te vermijden), terwijl CIV-vluchten vanaf baan 19 een rechterbocht zouden moeten maken (om een concentratie ten zuiden en oosten van Brussel-Nationaal te vermijden).

e. Nachtelijk baangebruik

Een mogelijke oplossing zou zijn om terug te keren naar het historisch gebruik van de nachtbanen, waarbij landingen plaatsvinden op baan 25R — die het dichtst bij de vracht- en cargoterminals ligt en dus geschikt is voor integratorvluchten — en op baan 25L voor passagiersvluchten, zowel aan het begin als aan het einde van de nacht. Alle nachtelijke vertrekken zouden daarentegen, zoals vroeger, moeten plaatsvinden via baan 01 richting het noorden, in de richting van Perk.

f. Betere NADP

Er moet een grondige evaluatie worden gemaakt van de doeltreffendheid — of het gebrek daaraan — van de huidige, inmiddels grotendeels verouderde versie van de procedure voor geluidsarm vertrek (NADP). Andere klimgradiënten en een aangepaste vermindering van de stuwkracht van de motoren zouden het geluidsvolume in de directe omgeving van Brussel-Nationaal aanzienlijk kunnen verlagen.

De stuwkracht bij opstijging komt overeen met het maximale vermogen dat door de motoren wordt geleverd bij het opstijgen. Hoewel dit vermogen noodzakelijk is voor een veilige opstijging, veroorzaakt het ook veel lawaai. In het kader van de NADP-procedures wordt dit vermogen verminderd zodra het vliegtuig een voldoende hoge vlieghoogte bereikt, wat helpt om de geluidshinder in de nabijheid van de luchthaven te beperken.

De vermindering van het vermogen (*power cutback*) vindt kort na het opstijgen plaats, wanneer het vliegtuig een veilige hoogte heeft bereikt en de motorstuwkracht kan worden teruggeschroefd. In de NADP 1-procedure gebeurt deze vermindering vroeg, om het geluidsniveau in woonwijken dicht bij de luchthaven te verlagen. Minder vermogen betekent minder lawaai, wat rechtstreeks ten goede komt aan de omwonenden.

De klimgraad bepaalt hoe snel een vliegtuig hoogte wint. In de NADP 2-procedure wordt vaak gekozen voor een hogere klimsnelheid, zodat het vliegtuig sneller uit geluidsgevoelige zones vertrekt. Hierdoor verspreidt het geluid zich over een groter gebied en wordt het minder intens waargenomen door bewoners die verder van de luchthaven wonen.

g. Strikte naleving van alle procedures tot 5.000 voet, met inbegrip van militaire vluchten

Luchtvaartprocedures zoals gepubliceerd zijn opgesteld met het oog op onder meer de veiligheid en de bebouwing van de overvlogen zones. Ze moeten dan ook strikt worden nageleefd, en geen enkele afwijking mag worden toegestaan — zelfs niet voor militaire vluchten met Airbus 400M — buiten de vastgelegde procedures onder 5.000 voet, conform de ministeriële instructie van 5 mei 2008.

h. Geen enkele *shortcut*, met inbegrip van militaire vluchten en privé-helikopters

De instructie van 11 juli 2013 mag op geen enkele manier worden overtreden, en geen enkel verkort traject mag worden toegestaan, behalve in het geval van medische noodgevallen of een vliegtuig in moeilijkheden.

i. Stabiele windnormen om het gebruik van het PRS 25 te verstevigen

De maximale veiligheid van het luchtverkeer wordt vooral gegarandeerd door een capaciteitsgerichte inzet van de parallelle en onafhankelijke banen 25R en 25L, zonder enige kruising op de grond. Een stabiele en duidelijk gedefinieerde windnorm moet de noodzakelijke rust herstellen door het verkeer te stabiliseren op de beste, langste en best uitgeruste banen: 25R en 25L. De andere banen worden opnieuw de uitzondering.

Bij zuidoostelijke wind moet ook het gemengde schema 19/07 worden overwogen, met landingen op baan 19 en vertrekken via baan 07R. Conform gerechtelijke uitspraken mag uitsluitend de DGLV-instructie van 17 juli 2013 worden toegepast, aangezien deze de enige is die als wettig, rechtmatig, gemotiveerd en in overeenstemming met artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) is beoordeeld.

j. De frequentie van de vluchten verminderen en ook de pieken in geluid verminderen door een betere verdeling en afstand van het luchtverkeer

Het zijn de pieken of uitschieters in het geluid, veroorzaakt door een groot aantal opeenvolgende overvliegende vliegtuigen, die de omwonenden van Brussel-Nationaal storen — en niet de gemiddelde geluidsniveaus die worden weergegeven in de jaarlijkse geluidscontouren.

k. Nadenken over een nieuwe filosofie voor overvliegroutes

De meeste huidige vliegprocedures dateren van 1972 (met uitzondering van de Kanaal-procedure uit 2003 en Leuven Rechtdoor uit 2014). De gebieden die worden overvlogen door deze belangrijkste “routes” van 1972 komen helemaal niet meer overeen met de geografie of de bebouwing van toen.

De urbanisatie rond Brussel-Nationaal is sindsdien sterk toegenomen, waardoor veel gebieden zijn volgebouwd (omgeving van het kanaal van Brussel, oostelijke en noordelijke rand). Sinds 1972 wordt er dus nog steeds gevlogen op basis van procedures die niet meer passen bij de toenmalige, beperkte ruimtelijke ordening.

Enkele denkpistes die zouden kunnen worden uitgewerkt voor een duidelijke verbetering van de verkeersstromen zijn onder andere:

- Verlaging van de hoogte van de eerste bocht tot 600 meter (ICAO);
- Betere hoogtebeheersing van de bocht naar links bij vertrek vanaf baan 25R;
- Dubbele bocht naar links bij opstijgingen vanaf 25R richting bakens LNO en SPI langs de E40;
- Alle vertrekken via Leuven Rechtdoor indien baan 07 wordt gebruikt, dus ook vluchten naar NIK, HELEN en DENUT;
- TOYOTA-procedure langs de E40 voor vertrekken vanaf baan 19;
- Einde van de verplichte passage van vertrekken vanaf 25R via het baken van Huldenberg;
- Uitlijning op lange afstand (30 km) van landingsnaderingen;
- Identieke RNP-procedures voor alle banen (3.000 voet en 3°);
- Herinvoering van de YANKEE-vertrekprocedure vanaf 25R uit 2014;
- Betere definitie van de speciale KILO-procedure voor zwaardere vliegtuigen, zoals de vroegere Ronde van Brabant uit 1992;
- Uitzonderlijke procedures bij onweer of speciale gebeurtenissen zoals op 9 maart 2023, 21 april 2023, 5 september 2024 (bezoek van paus Franciscus) of 21 juli 2025:
 - Rechtlijnige vertrekken vanaf 25R in de as van de baan;
 - Vertrekken vanaf 25R naar SPI/SOPOK/ROUSY via dubbele rechterbocht via BRUNO;
 - Vertrekken vanaf 25R naar SPI/SOPOK/ROUSY via linkerbocht en rechte daling naar het zuiden via NIVOR;
 - Vertrekken vanaf 25R via scherpe bocht langs de E40;
 - Vertrekken via rechterbocht Mechelen Rechtdoor vanaf 25R;
 - Vertrekken via rechterbocht Westerlo Rechtdoor vanaf 25R.

4. BEPERKENDE MAATREGELEN VOOR VLEGTUIGTYPES

a. QC onveranderd sinds 2009

De individuele geluidslimieten voor vliegtuigen – ‘s nachts, ‘s ochtends, overdag en ‘s avonds – zijn sinds 2009 niet meer aangepast en stemmen niet langer overeen met het werkelijk waargenomen luchtverkeer. Het zou aangewezen zijn om deze limieten te verlagen, bijvoorbeeld naar 3/6/9/12 in plaats van de huidige limieten van 4/8/12/24/48 (4,0 op de Kanaalprocedure, 8,0 ‘s nachts, 12,0 ‘s ochtends, 24,0 ‘s avonds en 48,0 overdag).

b. QC ‘s nachts herzien

De huidige QC-limiet van 8,0 voor nachtvluchten is nog steeds te hoog. Een verlaging naar 6,0 zou het mogelijk maken om bepaalde vliegtuigen van meer dan 40 jaar oud, die te veel lawaai maken en sterk vervuילend zijn, uit te sluiten van nachtelijk vliegverkeer.

c. QC ‘s ochtends en ‘s avonds herzien

De huidige QC-grens voor de ochtend (12,0) en de avond (24,0) zou moeten worden geharmoniseerd op 9,0, des te meer omdat de QC 24,0 een tijdelijke maatregel was die in 2009 werd genomen en waarvan de duur normaal gezien beperkt had moeten blijven.

d. Zware vliegtuigen met een MTOW > 136 ton verbieden tussen 06u00 – 08u00 en tussen 21u00 – 23u00

In de ochtend en de avond zouden zware vliegtuigen waarvan de maximale startmassa meer dan 136 ton bedraagt (volgens de ICAO-definitie van zware vliegtuigen) verboden moeten worden om op te stijgen.



5. BEPAALDE VLEGTUIGTYPES ELIMINEREN OF BEPERKEN, VOORAL ‘S NACHTS

- **Boeing 747-400 (Jumbojet)**

De eerste vlucht van de Boeing 747-400 vond plaats op 29 april 1988 en de productie van dit vliegtuigtype liep tot 2005 voor passagierstoestellen en tot 2009 voor cargotoestellen. Op Brussel-Nationaal vloog de laatste passagiersvlucht met een Boeing 747-400 in 2021, maar dit viermotorige vliegtuig wordt op Brussel-Nationaal nog veel gebruikt door cargo- en fretluchtvaartmaatschappijen. Vanwege zijn grote capaciteit, lange bereik en veelzijdige laadmogelijkheden. Zijn vermogen om aanzienlijke ladingen over lange afstanden te vervoeren, gecombineerd met zowel een laadklep aan de neus als aan de zijkant, maakt het uitermate geschikt voor het transport van uiteenlopende vracht, waaronder omvangrijke goederen. De vier krachtige turbofanmotoren, de omvang van het toestel en het feit dat het al een oud model is, zorgen ervoor dat de Boeing 747-400 veel geluidsoverlast veroorzaakt. Op Brussel-Nationaal vliegt dit type vliegtuig uitsluitend overdag.

- **Airbus 300-600 B4F**

De Airbus 300-600 B4F werd in 1983 in gebruik genomen en de productie kwam in 2007 ten einde. De A300-600B4F is specifiek ontworpen om grote vrachtvolumes te vervoeren, met een ruim vrachtruim en grote vrachtdeur. Het toestel is uitgerust met krachtige turbofanmotoren en heeft een aanzienlijk bereik. Het gebruik van deze vliegtuigen neemt de laatste jaren sterk af en onlangs heeft de Amerikaanse luchtvaartautoriteit (F.A.A.) voorgesteld om een eerdere richtlijn (AD 2023-05-13) te vervangen. Deze richtlijn werd uitgevaardigd om vermoeiingsschade aan belangrijke structurele onderdelen aan te pakken en geldt voor verschillende Airbus A300-600 vliegtuigen, waaronder de Airbus 300-600 B4F. Het doel van de nieuwe richtlijn is om mogelijke onveilige situaties bij deze vliegtuigen te voorkomen. Op Brussel-Nationaal is de Airbus A300-600 B4F nog steeds actief binnen het vrachtverkeer, zij het in beperkte mate. Een opvallende operator is DHL, dat via dochtermaatschappij European Air Transport met dit type toestel opereert.

- **Airbus 330F**

De Airbus 330F heeft twee krachtige turbofanmotoren en heeft een aanzienlijk laadvermogen en een groot bereik. Daarnaast beschikt dit vliegtuigtype over een Power Transfer Unit (PTU) of hydraulische pomp, wat een “zeurend” of “schurend” geluid veroorzaakt bij het taxiën en soms zelfs wanneer beide motoren al volledig operationeel zijn. Deze hydraulische pomp veroorzaakt dus niet enkel meer grondgeluid maar klinkt hierdoor ook luider tijdens het opstijgen en landen. Op Brussel-Nationaal zijn er vrachtmaatschappijen die met de Airbus A330F opereren, al is hun aanwezigheid beperkt. Air Belgium Cargo had tot voor kort twee A330-200F toestellen in dienst, maar deze zijn inmiddels uit de vloot gehaald. Een andere maatschappij, CMA CGM Air Cargo, beschikt over A330F-vliegtuigen en heeft bevestigde vluchten uitgevoerd naar Brussel. Hoewel de frequentie en dienstregeling van deze toestellen niet publiek beschikbaar zijn, wijst hun aanwezigheid op een operationele rol binnen het vrachtverkeer van de luchthaven.

- **Boeing 737-400 en Boeing 737F**

De Boeing 737-400 en de Boeing 737F hebben allebei twee krachtige turbofanmotoren en worden op Brussel-Nationaal gebruikt als cargovliegtuig, zowel 's avonds als 's nachts. Sommige motoren op de Boeing 737-400 veroorzaken tijdens de opstijging een "gillend" geluid, vooral bij het accelereren op de startbaan en tijdens het klimmen naar kruishoogte, dat boven dichtbevolkte gebieden kan plaatsvinden en dus voor geluidsoverlast kan zorgen. Omdat deze vrachtvliegtuigen soms oudere turbofanmotoren gebruiken kan de geluidsoverlast aanzienlijk zijn, hoewel deze toestellen in vergelijking met de Boeing 777F of Airbus 330F kleiner zijn en een lagere stuwkracht hebben.

- **Boeing 767F**

Dit is een cargovliegtuig met twee krachtige turbofanmotoren, die samen met het geluid afkomstig van de luchtstroming gebrul en mogelijk wat piepende of schrapende geluiden produceren. Op Brussel-Nationaal is de Boeing 767F actief en speelt zelfs een belangrijke rol in het vrachtverkeer, met bijvoorbeeld al 12 vluchten per week voor de Latijns-Amerikaanse maatschappij LATAM Cargo. De Boeing 767F is qua geluidsproductie gematigder dan oudere vrachtvliegtuigen zoals de DC-8F of A300F, maar niet zo stil als de nieuwste generatie zoals de Boeing 777F of Airbus A350F.

- **Boeing 777F**

De Boeing 777F is uitgerust met twee van de krachtigste turbofanmotoren ooit in commerciële dienst en kan dus aanzienlijke geluidsoverlast veroorzaken bij het opstijgen. Op Brussel-Nationaal wordt dit toestel voornamelijk door vrachtmaatschappijen zoals DHL en AeroLogic ingezet, meer specifiek voor nachtvluchten. De Boeing 777-F's van AeroLogic hebben een EASA-certificering op basis van een MTOW-gewicht van 348 ton, wat hen een werkelijke, officiële en gevalideerde QC van 10,7 geeft. Toch wordt er 4 keer per week één nachtelijke vlucht uitgevoerd met dit toestel door AeroLogic, terwijl de maximaal toegestane QC 's nachts 8,0 is op Brussel-Nationaal. Deze vluchten gebeuren op basis van een onofficieel attest, waarin AeroLogic en B.A.C. een verlaagd theoretisch gewicht (niet geverifieerd tijdens het opstijgen) van 313 ton hebben vastgesteld, wat een fictieve en onofficiële QC van 7,7 oplevert. Dit vliegtuig vliegt 's nachts dus illegaal.



6. ABSOLUTE NALEVING VAN RECHTERLIJKE UITSPRAKEN EN ALLE TOEPASSELIJKE WETGEVING

a. Strikte toepassing van gerechtelijke beslissingen

In een rechtsstaat is het niet logisch dat de beslissingsbevoegde overheid een principe handhaaft dat als “foutief” is erkend, terwijl ze zich beperkt tot het betalen van dwangsommen zonder de oorspronkelijke situatie te herstellen (het status quo ante moet worden hersteld, aangezien de staat veroordeeld is tot herstel en schadevergoeding). Het is enigszins verrassend dat de Federale Ombudsman voortdurend moet herinneren aan het feit dat de federale staat verplicht is de wetgeving en gerechtelijke uitspraken te respecteren.

b. Strikte naleving van de QC en regelmatige controle

De wetgeving met betrekking tot QC (geluidsquota) valt uitsluitend onder federale bevoegdheid. Het is daarom essentieel dat de federale administratie voor luchtvaart toezicht houdt op de controle en naleving van de QC-limieten die van toepassing zijn op elk vliegtuig, afhankelijk van de tijdvakken waarin ze worden ingezet.

c. Naleving van alle federale wetgeving

In een rechtsstaat moet elke Europese en Belgische regelgeving zonder uitzonderingen worden toegepast, waaronder die met betrekking tot de verboden overvliegzones (EBP-1, inmiddels EBR-1 genoemd).

d. Naleving en controle van de Vlaamse omgevingsvergunning

De bepalingen van de milieuvergunning moeten correct worden nageleefd, gecontroleerd en gerespecteerd, met indien nodig een rechtzetting of een formele waarschuwing.

e. Vaststelling van Vlaamse (regionale) geluidsnormen

De Vlaamse regionale autoriteiten bekritisieren de Brusselse regionale geluidsnormen, terwijl Vlaanderen wel normen heeft voor cafés, bioscopen, openluchtconcerten en spoorlijnen, maar merkwaardig genoeg nooit geluidsnormen heeft uitgewerkt voor het luchtverkeer.

Het invoeren van dergelijke normen zou de blootstelling aan schadelijke vliegtuiggeluiden in het Vlaams Gewest kunnen verminderen, vooral 's nachts. Dit zou de slaapkwaliteit, de mentale gezondheid en het algemene welzijn van vele inwoners verbeteren. Bovendien zou een deel van de juridische en politieke spanningen tussen het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen worden verminderd, aangezien gelijke of vergelijkbare normen conflicten zouden beperken en een meer coherente aanpak van geluidsbeheer zouden bevorderen.

Daarnaast zou Vlaanderen, door eigen geluidsnormen aan te nemen, meer invloed kunnen uitoefenen op federale beslissingen over vliegtrajecten en het luchthavenbeleid, wat zou bijdragen aan een betere verdediging van lokale belangen. Ten slotte zouden luchtvaartmaatschappijen worden aangemoedigd om sneller te investeren in moderne

en stillere vliegtuigen om aan de normen te voldoen, wat zou bijdragen aan een duurzamere luchtvaart.

f. Naleving van de “balanced approach”

De “balanced approach” verwijst naar een beleidskader van de Europese Unie voor het beheren van vliegtuiggeluid op en rond luchthavens. Het doel is om een evenwicht te vinden tussen de groei van de luchtvaart en de bescherming van omwonenden tegen geluidsoverlast. Dit gebeurt via vier pijlers. Ten eerste wordt ingezet op geluidsreductie bij de bron, bijvoorbeeld door het stimuleren van stillere vliegtuigen via technologische innovatie of vlootvernieuwing.

Daarnaast speelt ruimtelijke ordening rond luchthavens een belangrijke rol, zoals het beperken van woningbouw in zones met hoge geluidsbelasting of het aanpassen van bestemmingsplannen. Ook geluidsbeheer op de luchthaven zelf is essentieel, waarbij gedacht kan worden aan het optimaliseren van vliegprocedures, zoals steilere aanvliegeroutes of nachtelijke beperkingen. Tot slot kunnen operationele beperkingen worden opgelegd als laatste redmiddel, bijvoorbeeld het verbieden van luidruchtige toestellen zoals de Boeing 747-400, maar enkel wanneer andere maatregelen onvoldoende effect hebben gehad.

g. Uitsluitend vestiging van bedrijven met een luchthavenactiviteit op het domein van Brussel-Nationaal

Conform de luchthavenvergunning die wordt gehouden door Brussels Airport Company, zijn kantoren die geen verband houden met de luchtvaart in principe niet toegestaan op het domein van Brussel-Nationaal.

h. Opvolging en vervolging van alle inbreuken

De federale administratie voor luchtvaart moet erop toezien dat alle operationele beperkingen correct worden toegepast, zoals:

- De nachtelijke periodes waarin geen vluchten mogen vertrekken;
- Nachtvluchten moeten beschikken over een geldige vluchtvergunning (tijdslot);
- Nachtvluchten moeten de specifieke nachtprocedures volgen (het is verboden om dagprocedures te gebruiken);
- De individuele geluidsniveaus van vliegtuigen moeten onder de toegestane maximumgrenzen blijven, afhankelijk van het tijdstip van de vlucht;
- De tonnagebeperkingen op baan 19 moeten correct worden toegepast;
- De windnormen moeten worden gerespecteerd.

7. RUIMTELIJKE ORDENING

a. Non aedificandi-zones, weilanden en landbouwgebieden bevoordelen

De non aedificandi-zone bij de aanvliegroutes van de banen 25R en 25L is specifiek in het Gewestplan gereserveerd om daar het landingsverkeer te concentreren (of het opstijgende verkeer in de richting van baan 07).

b. Weigeren van vergunningen om in de eindnaderingsas van banen te bouwen

Er zijn veel te veel nieuwe gebouwen opgetrokken in de directe omgeving van de belangrijkste start- en landingsbanen 25R (met name in Diegem), en dat is onaanvaardbaar.

c. Het FBMOL financieren

De beheerder van de luchthaven, het privébedrijf Brussels Airport Company, heeft in 2003 het beheer overgenomen van het isolatie-/onteigeningsfonds FBMOL; toch is er geen enkele cent in dit fonds gestort. Het zou logisch zijn dat een deel van de luchthavenheffingen dit fonds zou kunnen financieren.

d. Isolatie- en onteigeningsprogramma's ontwikkelen

Sommige woningen die te dicht bij de start- en landingsbanen liggen, moeten worden geïsoleerd of, in het ergste geval, onteigend, met financiering via het FBMOL-fonds.

e. Beschermingsmaatregelen van de daken onder de eindas van banen

Momenteel herstelt de private luchthavenuitbater op eigen kosten daken die beschadigd zijn door vliegtuigen die te laag vliegen, een fenomeen dat bekendstaat als VORTEX, en dit gebeurt zonder enige overeenkomst of wettelijke verplichting. Brussels Airport Company zou verplicht moeten worden om alle beschadigde daken binnen een bepaald perimeter te herstellen.



8. VERKEER

- Maximum 16.000 nachtvluchten per jaar;
- Maximum 224.000 dagvluchten per jaar;
- Maximum 240.000 vluchten per jaar in totaal;
- Nadenken over een aanpassing van het tijdvak voor nachtvluchten.

a. De rusttijd voor vrachtwagenchauffeurs is minimum 9 uur

De verplichte rusttijden voor piloten van lijnvluchten en cargovluchten in Europa worden geregeld door de EASA (European Union Aviation Safety Agency) en zijn vastgelegd in de EU-verordening 965/2012 en aanvullende nationale regelgeving, zoals de Nederlandse Regeling werk- en rusttijden luchtvaart. Na een vliegdienstperiode moet een piloot een minimale rusttijd krijgen van 10 uur, of lang genoeg om een normale slaapcyclus van 8 uur mogelijk te maken, de langste tijdsduur in acht genomen. Als het tijdzoneverschil tussen vertrek en aankomst 4 uur of meer is wordt de rusttijd op de thuisbasis verhoogd tot minstens 16 uur; buiten de thuisbasis wordt de rusttijd verhoogd tot minstens 14 uur. De regels zijn in principe gelijk aan die voor passagiersvluchten, tenzij er sprake is van een ontheffing of bijzondere regeling. Sommige luchtvaartmaatschappijen kunnen afwijkingen aanvragen bij de nationale autoriteit (zoals ILT in Nederland).

b. Aanpassing van de nachtperiode naar 22u00 – 07u00 of 23u00 – 07u00

De term “omgevingsnacht” in de context van vliegverkeer verwijst naar een specifieke periode in de nacht waarin geluidshinder door vliegverkeer wordt gemeten en beoordeeld. Deze periode is van belang voor het monitoren van de geluidsbelasting op de omgeving rond luchthavens.

De omgevingsnacht loopt van 23u00 tot 07u00. Binnen deze periode wordt het geluidsniveau van vliegverkeer sterker afgewogen in berekeningen en regelgeving. Dit tijdsvenster is belangrijk voor het toetsen aan geluidsnormen en het bepalen van de geluidsruijnte die luchthavens mogen gebruiken. De omgevingsnacht is bedoeld om de nachtrust van omwonenden te beschermen. Omdat mensen ‘s nachts gevoeliger zijn voor geluid, wordt het geluid in deze periode zwaarder meegeteld in geluidsberekeningen. Dit heeft invloed op de vergunningverlening voor luchthavens, de handhaving van geluidsnormen en de beperking van nachtvluchten.



Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Vooruitgangstraat 56 te 1210 BRUSSEL

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Philippe TOUWAIDE

Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal