

HET GELUIDSDECREET EN DE GELUIDSNORMEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



REF: 7364-P

De Brusselse wetgeving inzake geluidsnormen met betrekking tot het overvliegen van vliegtuigen, en de verschillende vonnissen over de geldigheid van dit rechtsinstrument in termen van de bescherming van de overvlogen gebieden, behoeven een gedetailleerde analyse.

Analyse geschreven door
Philippe TOUWAIDE

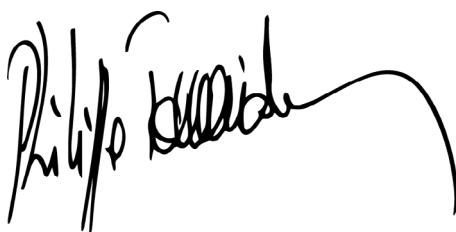
Over de Brusselse geluidsnormen worden regelmatig tegenstrijdige of onbegrijpelijke standpunten gepubliceerd. Zelfs de verantwoordelijken van de exploitatievergunning van de luchthaven, Brussels Airport Company, verwarren de regionale geluidsnormen met de federale geluidsniveaus.

De Brusselse geluidsnorm, een regelgevend systeem voor het meten van het lawaai dat op grondniveau wordt gegenereerd door passerend luchtverkeer, bestaat al meer dan 25 jaar. Dit principe maakt het mogelijk om vliegtuigen te vervolgen die de vastgestelde grenswaarden overschrijden wanneer ze over het Brussels grondgebied vliegen.

Deze norm heeft vooral milieudoelinden, met name het versnellen van de vernieuwing van de vloot vliegtuigen die gebruikt wordt op Brussel-Nationaal. Aangezien de luchthavenuitbater B.A.C., de luchtvaartmaatschappijen en het Vlaamse Gewest de norm tevergeefs hebben aangevochten, heeft de norm wel degelijk de doelstellingen bereikt die bij de afkondiging in 1999 werden beschreven.

Deze uitgebreide brochure maakt een einde aan misvattingen: tot op heden is de wettelijkheid van deze normen nog nooit met succes aangevochten door de hoven en rechtbanken.

Donderdag 14 december 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 - F.O.D Mobiliteit en Vervoer

1. INTRODUCTIE

Sinds meer dan 20 jaar trekken de uitbater van de Luchthaven Brussel-Nationaal (B.A.C. – Brussels Airport Company, houder van een exploitatielicentie) en een aantal luchtvaartmaatschappijen de Brusselse normen voor geluidsbeperking in twijfel, en betwisten elk van de administratieve boetes die hen werden opgelegd door Leefmilieu Brussel.

Er verschijnt regelmatig kritiek op de Brusselse geluidsnormen voor vliegtuigen die over het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vliegen.

Sommigen willen deze normen “her-federaliseren”, terwijl dergelijke normen nooit bestaan hebben voor de speciale wetten van 8 augustus 1980. Men kan een wetgevend milieu-instrument, dat niet bestond toen milieu-bevoegdheden exclusief voorbehouden waren aan de federale staat, niet opnieuw federaliseren.

Anderzijds horen we vaak kritiek op deze Brusselse normen vanuit het Vlaams Gewest, dat zelf geluidsnormen heeft vastgelegd voor spoorlijnen, cafés, bioscopen en openluchtconcerten, maar geen geluidsnormen heeft aangenomen voor vliegtuigen die over het eigen grondgebied vliegen.

2. BESCHERMINGSZONES

Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 11 augustus 1999 (pagina 30.002 tot 30.004), betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, is in werking getreden op 1 januari 2000.

Dit besluit stelt twee geluidszones vast in de omgeving van de luchthaven, en bepaalt de geluidsnormen die niet mogen worden overschreden door vliegtuigen die over deze zones vliegen. De derde zone betreft het hele gewestelijke grondgebied. Er zijn sancties ingevoerd voor vliegtuigen en luchtvaartmaatschappijen die de toegestane geluidsniveaus overschrijden, om luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen alleen stille, moderne en weinig vervuilende vliegtuigen te gebruiken.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is verdeeld in 3 zones: zone 2 ligt het dichtst bij de luchthaven, en zone 0 beslaat het hele gewest.

Voor elke zone is het maximaal toelaatbare niveau van blootstelling aan geluid, uitgedrukt in dB(A), voor zowel dag als nacht als volgt vastgesteld:

Zone 0	dag: 80	nacht: 70
Zone 1	dag: 90	nacht: 80
Zone 2	dag: 100	nacht: 90

Ongeacht de atmosferische omstandigheden mogen de geluidsniveaus die tijdens het overvliegen worden geregistreerd de voor elke zone vastgestelde waarden niet overschrijden.

Zones	L _{evt} en dB(A)		L _{Sp avion} en dB(A)		Gebieden	L _{evt} in dB(A)		L _{Sp vliegtuig} in dB(A)	
	jour	nuit	jour	nuit		dag	nacht	dag	nacht
Zone 0	80	70	55	45	Gebied 0	80	70	55	45
Zone 1	90	80	60	50	Gebied 1	90	80	60	50
Zone 2	100	90	65	55	Gebied 2	100	90	65	55

Belgisch Staatsblad 11-08-1999, p. 30003, Artikel 2, Grenswaarden

De aanpassing van de grenswaarden voorzien in artikel 5 van het besluit werd nooit geactiveerd, zodat de in artikel 2 bepaalde grenswaarden de enige zijn gebleven: *“Op het einde van een door de Regering vastgestelde aanpassingsperiode worden de grenswaarden per overvlucht en per periode automatisch en van rechtswege in overeenstemming gebracht met de volgende tabel:”*

Zones	L _{evt} en dB(A)		L _{Sp avion} en dB(A)		Gebieden	L _{evt} in dB(A)		L _{Sp vliegtuig} in dB(A)	
	jour	nuit	jour	nuit		dag	nacht	dag	nacht
Zone 0	75	70	55	45	Gebied 0	75	70	55	45
Zone 1	85	75	55	45	Gebied 1	85	75	55	45
Zone 2	90	80	60	50	Gebied 2	90	80	60	50

Belgisch Staatsblad 11-08-1999, p. 30004, Artikel 5, Aanpassing van de grenswaarden

Tot slot moet erop gewezen worden dat de Brusselse wetgever in 2011 heeft ingegrepen om de strijdigheid met artikels 10 en 11 van de Grondwet, die het Grondwettelijk Hof in zijn arrest van 30 maart 2011 had vastgesteld met betrekking tot de ordonnantie van 25 maart 1999, te “verhelpen”. De artikelen 10 en 11 van de Grondwet waarborgen het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie.

Dat beginsel sluit niet uit dat een verschil in behandeling tussen bepaalde categorieën van personen wordt ingesteld, voor zover dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is.¹

Artikel 2 van de ordonnantie van 24 november 2011 (verschenen op pagina 72.022 en 72.023 van het Belgisch Staatsblad van 7 december 2011) tot wijziging van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de opsporing, de vaststelling, de vervolging en de bestraffing van milieumisdrijven, heeft een artikel 40bis ingevoegd in de ordonnantie, dat uitdrukkelijk voorziet in de mogelijkheid voor Leefmilieu Brussel en het Milieucollege om de opgelegde administratieve sanctie te verminderen tot onder het wettelijke minimum, indien het bestaan van verzachtende omstandigheden wordt aangetoond:

MINISTER VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

24 NOVEMBER 2011. – Ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de opsporing, de vaststelling, de vervolging en de bestraffing van misdrijven inzake leefmilieu (1)

¹ Annotatie van Art. 10, https://senlex.senate.be/nl/dia/structure/str_64/article/art_35_nl_2014-01-06/element/el_103/annotation/anno_5

Het Brusselse Hoofdstedelijke Parlement heeft aangenomen en Wij, Executieve, bekrachtigen, het geen volgt:

Artikel 1: Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2: In de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de opsporing, de vaststelling, de vervolging en de bestrafing van misdrijven inzake leefmilieu wordt een artikel 40bis ingevoegd, luidend:

“Artikel 40bis. — De ambtenaren bedoeld in artikel 35, tweede lid, die een administratieve geldboete opleggen, kunnen bij aanwezigheid van verzachtende omstandigheden deze geldboete verminderen tot onder het wettelijke minimum. Bij de behandeling van het beroep bedoeld in artikel 39bis beschikt het Milieucollege eveneens over de bevoegdheid bedoeld in het eerste lid.”

Artikel 3: Deze ordonnantie treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt wordt.

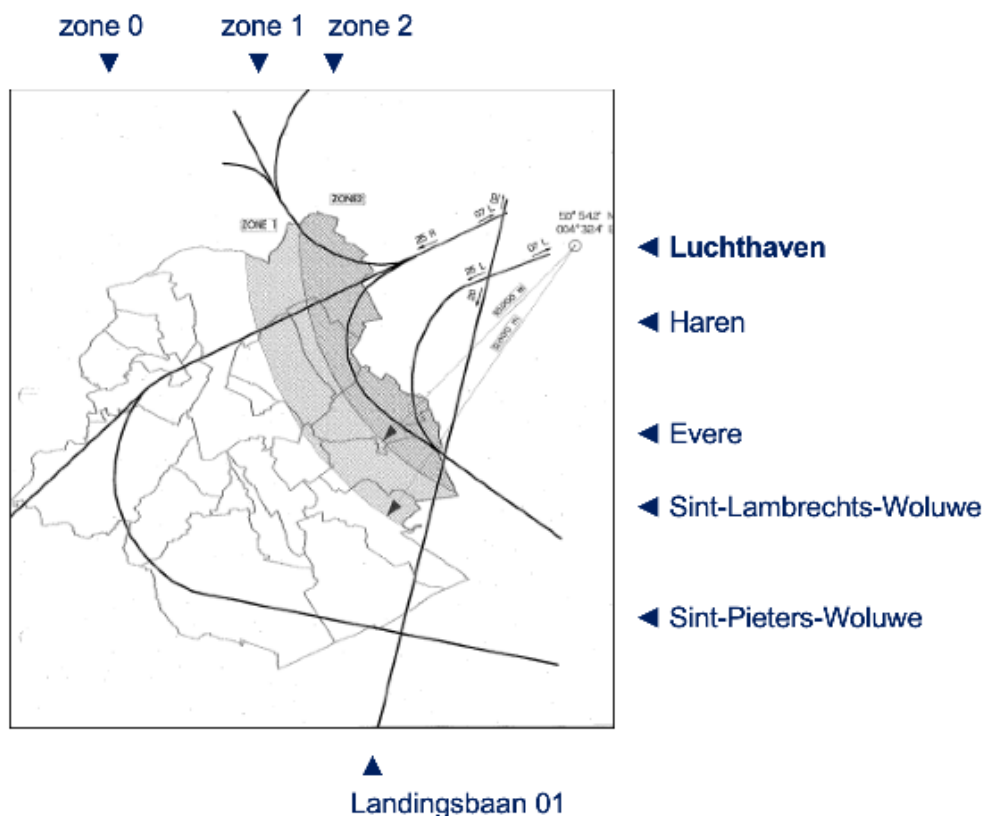
Kondigen deze ordonnantie af, bevelen dat ze in het Belgisch Staatsblad zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 24 november 2011.



3. BRUSSELSE GELUIDSNORMEN: DE FEITEN

Zones 1 en 2 worden het meest getroffen door luchthinder.



Zones	Dag	Nacht (décibels)
Zone 0	80	70 De meerderheid van Brusselse gemeenten
Zone 1	90	80 Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe, Oudergem, Schaarbeek, etc.
Zone 2	100	90 Haren, Evere en een deel van de Woluwes

4. HET BESLUIT IN DE LUCHTVAARTPUBLICATIES

Dit principe van controle op de grond (bij immissie) van de geproduceerde geluidswaarden en de grensnormen die niet mogen worden overschreden door vliegtuigen die over het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vliegen, is ook ruim opgenomen in de *Aeronautical Information Circular (AIC)*, supplement AIC 012/2017, gepubliceerd op 31 augustus 2017 en nog steeds van kracht sinds 14 september 2017 (deze normen zijn gepubliceerd sinds AIC 04/2002).

AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULAR

Belgium and Luxembourg

Belgocontrol AIM
Control Tower
Tervuursesteenweg 303
1830 Steenokkerzeel
BELGIUM

FAX: +32 (0) 2 206 24 19
AFS: EBVAYOYX
Email: aip_production@belgocontrol.be
URL: www.belgocontrol.be

AIC
012/2017

Publication Date: 31-AUG-2017
Effective Date: 14-SEP-2017
End Date:

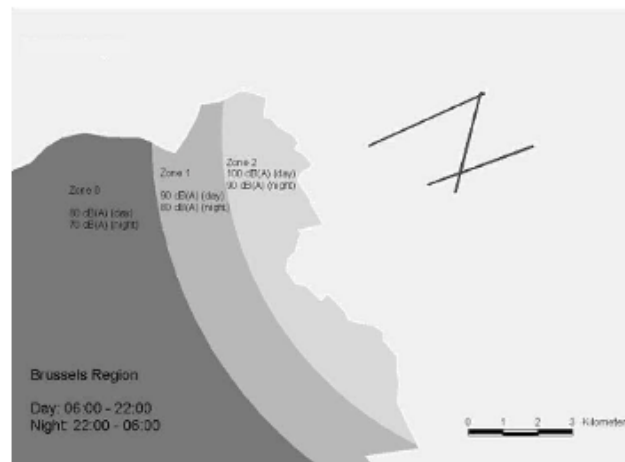
Aircraft Noise Limits around Brussels National Airport (EBBR)

1 Noise Limits in the Brussels Region

Airlines are informed that limits for aircraft noise are in force in the Brussels Region wherein the following SEL-noise limits apply:

	Day (0600-2200 UTC)	Night (2200-0600 UTC)
Zone 2	100	90
Zone 1	90	80
Zone 0	80	70

The location of zones 2, 1 and 0 is indicated on the map below



The map is meant for explanatory purposes only.

2 Additional Information

The official texts (Dutch/French) are published in the Belgian State Gazette "Belgisch Staatsblad 11.9.1999: Besluit van 27.5.1999 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer / Moniteur Belge 11.9.1999: Arrêté du 27.5.1999 du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien."

Further information may be obtained from:

Post: AIRPORTMEDIATION c/o BELGOCONTROL site
Building S - Room S.1.3.16
Tervuursesteenweg 303
1820 STEENOKKERZEEL
BELGIUM

TEL: +32 (0) 477 21 07 63

FAX: +32 (0) 2 206 28 24

URL: www.airportmediation.be

Email: philippe.touwaide@mobililit.fgov.be

Twitter: @airmediation

Facebook: Bruxelles Aéroport Médiation

AIC 001/2013 is hereby cancelled.

5. LUCHTVAART- EN LUCHTRUIMWETGEVING

Overeenkomstig artikel 6, § 1, punt X, alinea 1, 7° van de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen van 8 augustus 1980, zijn de gewesten bevoegd voor de aangelegenheden bedoeld in artikel 107 quater van de Grondwet, met inbegrip van:

7° de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de Luchthaven Brussel-Nationaal;

De federale overheid is verantwoordelijk voor:

- *Het “opstellen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”;*
- *Het “ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden”.*

Uit de jurisprudentie van de afdeling Wetgeving van de Raad van State volgt ook dat:

- wanneer de federale overheid haar bevoegdheden uitoefent, in het bijzonder met betrekking tot de reglementering van het luchtverkeer, die deel uitmaakt van de reglementering inzake communicatie en vervoer, mag ze "de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheden inzake luchthavenexploitatie en geluidsbeheersing niet onmogelijk of uiterst moeilijk maken";
- bovendien moeten de gewesten, wanneer zij ingrijpen op het gebied van milieubescherming en vooral wat betreft de bestrijding van de geluidsoverlast als gevolg van de exploitatie van de federale Luchthaven Brussel-Nationaal, "het evenredigheidsbeginsel toepassen waarbij geen enkele autoriteit bij het leiden van het aan haar toevertrouwde beleid – zonder dat hiervoor een minimum aan gegronde redenen bestaat – zodanig ingrijpende maatregelen nemen dat het voor een andere autoriteit buitengewoon moeilijk wordt om haar toevertrouwde beleid op een efficiënte manier uit te voeren”.

Wanneer de gewestelijke overheden hun bevoegdheden uitoefenen met betrekking tot de uitrusting en de exploitatie van andere openbare luchthavens en vliegvelden dan Brussel-Nationaal, kunnen ze dit bovendien enkel doen met inachtneming van de federale bevoegdheden, in het bijzonder wat betreft de algemene politie en de reglementering inzake communicatie en vervoer, en de veiligheid van het luchtverkeer op de gewestelijke luchthavens en de openbare vliegvelden, waarbij het beleid inzake openbare veiligheid in het algemeen een federale bevoegdheid blijft.

Uit het voorgaande volgt dat de verschillende overheden geen inbreuk mogen maken op de bevoegdheden die voortvloeien uit de bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten, en bijgevolg de regels moeten respecteren die uitgaan van de overheden die bevoegd zijn om ze vast te stellen in aangelegenheden die verband houden met diegene die ze reguleren. Bovendien is elke overheid bij de uitoefening van haar bevoegdheden gebonden door het evenredigheidsbeginsel dat voortvloeit uit het algemene systeem van bevoegdheidsverdeling tussen de Staat, de Gemeenschappen en de Gewesten (advies van de Raad van State nr. 39.675/AG/4 in het kader van de behandeling van voorontwerp van wet 51/2466).

6. JURISPRUDENTIE INZAKE BESLISSINGEN GENOMEN IN HET KADER VAN HET BRUSSELS DOSSIER VAN OVERVLUCHTEN BETREFFENDE HET GELUIDSDECREET

Hoogst belangrijk voorwoord:

Het doel van deze nota is een samenvattend overzicht te geven van de gerechtelijke beslissingen (Raad van State, hoven en rechtbanken, in beroep bij het Hof van Cassatie of tot staking) die werden genomen in het kader van het dossier van de geluidshinder veroorzaakt door de Luchthaven Brussel-Nationaal, en meer bepaald met betrekking tot het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de strijd tegen het lawaai veroorzaakt door het luchtverkeer ("Geluidsdecreet").

Deze nota bevat geen besluiten over alternatieve bestuurlijke boetes die zijn genomen door het Milieucollege en de Raad van State.

Deze nota pretendeert niet een volledige lijst te zijn van alle besluiten die over dit onderwerp zijn genomen. Bovendien beschikt de auteur van de nota niet altijd over de volledige versie van de beslissingen die hieronder worden vermeld, zodat de samenvattingen van deze beslissingen niet de pretentie hebben volledig te zijn. Tot slot moet eraan worden herinnerd dat de beslissingen die in de onderstaande zaken zijn genomen, niet tot gevolg hebben dat een "legaliteitsoctrooi" wordt verleend aan het Geluidsdecreet. De wettigheid van het Geluidsdecreet kan immers nog steeds worden getoetst (en dus betwist) door de hoven en rechtbanken (in eerste aanleg, in beroep of in cassatie) op basis van artikel 159 van de Grondwet.

1. Raad van State, nr. 84.705, 17 januari 2000, European Air Transport en D.H.L.; Raad van State, nr. 84.706, 17 januari 2000, Sabena, Sobelair en Delta Air Transport: in deze zaken hebben de luchtvaartmaatschappijen verzocht tot opschorting van de tenuitvoerlegging van het Geluidsdecreet. Deze verzoeken werden echter afgewezen omdat de aanvragers niet concreet hadden kunnen aantonen dat er sprake was van ernstige schade die moeilijk te herstellen zou zijn;

2. Rechtbank van Eerste Aanleg Brussel (milieustakingsvordering), 2 november 2004: in dit vonnis heeft de stakingsrechter het beroep tot milieustakingsvordering verworpen dat was ingesteld door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ("BHG") en door Leefmilieu Brussel tegen de Belgische Staat, B.I.A.C. en Belgocontrol, op grond van het feit dat dit beroep de exploitatie van de luchthaven onmogelijk zou maken. De voorzitter heeft het Geluidsdecreet echter niet onwettig verklaard op grond van artikel 159 van de Grondwet;

3. Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel (2e kamer), 9 juni 2005: In het kader van dit nieuwe beroep tot milieustakingsvordering, ingesteld door het BHG en Leefmilieu Brussel tegen de Belgische Staat, B.I.A.C. en Belgocontrol, heeft het Hof van Beroep:

- (i) het Geluidsdecreet gevalideerd;
- (ii) opgemerkt dat de in voornoemd decreet vastgestelde geluidsdrempels flexibeler zijn dan de door de WHO aanbevolen drempels, en

- (iii) geoordeeld dat uit het dossier niet duidelijk bleek dat alle maatregelen ter bestrijding van geluidshinder door de Belgische Staat waren genomen en dat de exploitatie van de luchthaven de technische limieten van de mogelijke maatregelen had bereikt;

4. Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel (8e kamer), 21 maart 2006: het Nederlandstalige Hof van Beroep oordeelde dat het Geluidsdecreet ongrondwettelijk was en oordeelde dat het niet kon worden toegepast op grond van artikel 159 van de Grondwet. Het Hof oordeelde dat het Geluidsdecreet de Belgische Staat niet kon beletten om te voorzien in een plan om de geluidshinder verbonden aan de exploitatie van de luchthaven op niet-discriminerende wijze te spreiden over alle inwoners van de overvlogen gebieden. De rechter eiste ook dat de Belgische Staat een nieuw spreidingsplan zou indienen, maar dit vonnis werd op 3 januari 2008 vernietigd door het Hof van Cassatie;

5. Raad van State, nr. 158.547, 9 mei 2006, v.z.w. Airline Operators Committee Brussels e.a.; Raad van State, nr. 158.548, 9 mei 2006, European Air Transport en D.H.L.; Raad van State, nr. 158.549, 9 mei 2006, B.I.A.C.: de Raad van State heeft in verenigde kamers alle beroepen tot nietigverklaring die B.I.A.C. en de luchtvaartmaatschappijen tegen het Geluidsdecreet hadden ingesteld, verworpen;

6. Hof van Cassatie, 21 december 2006, R.G. C.05.0464.F- C.05.0465.FC. 05.0466.F/3: het Hof van Cassatie heeft het beroep verworpen dat de Belgische Staat had ingesteld tegen de beslissing van het Hof van Beroep van 9 juni 2005 (zie hierboven);

7. Rechtbank van Eerste Aanleg Brussel (milieustakingsvordering), 8 februari 2007: De Rechtbank van Eerste Aanleg heeft de vordering van de vereniging Bruxelles Air Libre Brussel tegen de Belgische Staat ontvankelijk en gegrond verklaard, en vastgesteld dat de vliegtuigen die opstijgen en landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal overeenkomstig de beslissingen van de Belgische Staat betreffende het spreidingsplan, geluidshinder veroorzaken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wat inbreuken of ernstige dreigingen van inbreuken zijn op het geluidshinderdecreet en artikel 20, 4^o van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de bestrijding van geluidshinder in stedelijke gebieden. De rechtbank veroordeelt de Belgische Staat om een einde te maken aan de vastgestelde inbreuken binnen een termijn van drie maanden vanaf de betekening van deze beslissing, op straffe van een dwangsom van 5.000 euro per vastgestelde inbreuk, en verklaart het vonnis hoofdelijk en uitvoerbaar tegen B.I.A.C. en Belgocontrol;

8. Hof van Cassatie, 3 januari 2008, R.G. C.060322.N: het Hof van Cassatie vernietigde de beslissing van het Hof van Beroep van 21 maart 2006. Het Hof van Cassatie oordeelde dat het beginsel van de scheiding der machten geschon- den was door het feit dat de stakingsrechter een nieuw spreidingsplan oplegde aan de federale regering, die aldus in de plaats trad van de Belgische Staat;

9. Raad van State, nr. 201.373, 26 februari 2010: De Raad van State heeft een eerste tussenvonnissen gewezen waarin hij zeven door de maatschappij EAT aangevoerde gronden voor nietigverklaring heeft verworpen en het Hof van Justitie van de Europese Unie en het Grondwettelijk Hof om een prejudiciële beslissing heeft verzocht. Zowel het Grondwettelijk Hof als het Hof van Justitie hebben een uitspraak gedaan. Deze 2 arresten valideerden grotendeels de Brusselse normen voor de bestrijding van vliegtuiglawaai. Alleen het Grondwettelijk Hof oordeelde dat de verordening van 25 maart 1999 ongrondwettelijk was omdat ze niet voorzag in de mogelijkheid om rekening te houden met verzachtende omstandigheden. Sindsdien werd een "corrigerende" ordonnantie van 24 november 2011 uitgevaardigd om rekening te houden met deze kritiek.

10. Grondwettelijk Hof, nr. 151/2010, 22 december 2010: Naar aanleiding van een prejudiciële vraag in het kader van een door de luchtvaartmaatschappijen ingesteld beroep bij de Raad van State, oordeelde het Grondwettelijk Hof dat artikel 9 van de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 17 juli 1997 betreffende de bestrijding van geluidshinder in een stedelijke omgeving (die de rechtsgrondslag van de Brusselse Regering vormt voor de goedkeuring van de ordonnantie betreffende de bestrijding van geluidshinder) noch artikel 23 van de Grondwet, noch het beginsel van de vrijheid van handel en nijverheid schendt.

Het Hof heeft de Brusselse verordeningen betreffende de bestrijding van vliegtuiglawaai gevalideerd in het licht van het recht van de Europese Unie, met name richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgerateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap. Zij is van mening dat de Brusselse milieuregels op het eerste gezicht geen toegangsverbod tot een luchthaven inhouden. Het verwijst echter naar de Raad van State om na te gaan of deze verordeningen niet onevenredig zijn en tot gevolg zouden hebben dat vliegtuigexploitanten worden gedwongen hun activiteiten op een bepaalde locatie te staken.

11. Raad van State nr. 214.007, 20 juni 2011, v.z.w. Airline Operators Committee Brussels e.a.: de Raad van State heeft het beroep tot nietigverklaring dat door de luchtvaartmaatschappijen was gericht tegen het Geluidsdecreet verworpen na het antwoord van het Grondwettelijk Hof in zijn arrest nr. 151/2010;

12. Hof van Justitie van de Europese Unie, n°C-120/10, 8 september 2011, S.A. European Air Transport: in antwoord op een prejudiciële vraag die door de Raad van State was gesteld in het kader van een door de luchtvaartmaatschappijen ingesteld beroep tot nietigverklaring, heeft het HvJ-EU de Brusselse verordeningen betreffende de bestrijding van vliegtuiglawaai getoetst aan het recht van de Unie en in het bijzonder aan richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgerateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap. Zij is van mening dat de Brusselse milieuregels op het eerste gezicht geen toegangsverbod tot een luchthaven inhouden. Het heeft echter de Raad van State opgedragen te onderzoeken of deze verordeningen niet onevenredig zijn en tot gevolg hebben dat vliegtuigexploitanten worden gedwongen hun activiteiten op een bepaalde locatie te staken, en heeft geoordeeld dat :

*“Artikel 2, sub e, van richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgerateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap, moet aldus worden uitgelegd dat een "exploitatiebeperking" een volledige of tijdelijke verbodsmaatregel is die een civiel subsonisch straalvliegtuig de toegang tot een luchthaven van een lidstaat van de Unie ontzegt. **Bijgevolg vormt een nationale milieuregeling die op de grond gemeten maximumwaarden voor de geluidsoverlast oplegt, die in acht moeten worden genomen wanneer over gebieden in de omgeving van de luchthaven wordt gevlogen, als zodanig geen "exploitatiebeperking" in de zin van die bepaling, tenzij zij wegens de relevante economische, technische en juridische context dezelfde gevolgen kan hebben als een toegangsverbod tot die luchthaven**".*

13. Raad van State, nr. 217.243, 16 januari 2012, S.A. European Air Transport: het door de luchtvaartmaatschappijen aangevoerde argument dat het Geluidsdecreet in de basis zou leiden tot een beperking van de exploitatie van de luchthaven is verworpen, gelet op de prejudiciële beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie. Dit argument is ook aangevoerd in andere zaken en is ook verworpen door de Raad van State (zie onder meer E.C., arrest nr. 229.395 van 28 november 2014, European Air Transport; E.C., arrest nr. 232.522 van 9 oktober 2015, Kalitta Air LLC; E.C., arrest nr. 236.614 van 30 november 2016, Kalitta Air LLC en E.C., arrest nr. 233.886 van 23 februari 2016, TUI Airlines Belgium);

De Raad van State merkt op dat het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie hem verzoekt na te gaan of de geluidswerende maatregelen gevolgen hebben die gelijkwaardig zijn aan een toegangsverbod tot de luchthaven en concludeert dat dit niet het geval is. De Raad van State vervolgt dat het ongetwijfeld waar is dat bepaalde vliegtuigen de facto niet meer gebruikt kunnen worden, maar dat dit niet tot gevolg heeft dat alle vliegtuigen van een luchtvaartmaatschappij niet meer kunnen landen en opstijgen op Brussel-Nationaal. Voor het overige heeft de administratieve rechter opnieuw twee middelen verworpen (naast de middelen die reeds eerder waren verworpen) en de procedure heropend zodat de auditeur een nieuw verslag kon opstellen over de vier middelen die nog niet waren onderzocht.

Nog opmerkelijker is dat de Raad van State, toen hij de consequenties trok uit het voornoemde arrest nr. 44/2011 van het Grondwettelijk Hof, geen enkele ongrondwettigheid heeft afgeleid uit de beslissing zelf om een administratieve geldboete op te leggen, voor zover hij heeft geweigerd om verzachtende omstandigheden toe te passen. Verzachtende omstandigheden hangen af van de context van de overtreding, de gevolgen ervan en de persoonlijkheid of de houding van de overtreder, en kunnen enkel worden ingeroepen wanneer de in de wet voorziene minimumstraf buitensporig streng lijkt. In dit geval zijn we echter ver verwijderd van het toepasselijke minimum, aangezien de opgelegde boete €56.113 bedraagt, dat wil zeggen 90 keer hoger dan het minimum, voor een reeks van 48 overtredingen die elk zijn vastgesteld op een bedrag tussen €785 en €1.245, waarbij het minimum €625 bedraagt.

Gelet op deze feiten is de Raad van State van oordeel dat zelfs indien de toenmalige Brusselse wetgeving in verzachtende omstandigheden had voorzien, het, gelet op de hoogte van de straffen, twijfelachtig is of het minimum zou zijn verlaagd. Hij is van oordeel dat dit niet het geval zou zijn geweest ("op geen enkel ogenblik zou de overheid zich in een positie hebben bevonden om verzachtende omstandigheden toe te passen", zodat "de door het Grondwettelijk Hof in de beschikking van 25 maart 1999 vastgestelde ongrondwettigheid geen invloed heeft op de wettigheid of de grondwettigheid van de beslissing van het Milieucollege").

14. Rechtbank van Eerste Aanleg Brussel (milieustakingsvordering), 31 juli 2014: de Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg heeft het stakingsberoep van het BHG tegen onder meer de Belgische Staat toegewezen en geoordeeld dat het Geluidsdecreet geldig kan dienen als grondslag voor het stakingsberoep gericht tegen een wijziging van de overvliegprocedures. Bijgevolg heeft het Hof de Belgische Staat opgelegd:

- o niet langer gebruik te maken van de Kanaalroutes zoals gewijzigd of geïmplementeerd sinds 6 februari 2014;
- o het gebruik van de twee subgroepen van de zogenaamde "bocht naar links", bestaande uit de routes LNO3C en SPI3C enerzijds en de routes PITES4C, ROUSY4C en SOPOK5C anderzijds, zoals gewijzigd of geïmplementeerd sinds 6 februari 2014 (de routes zijn hernoemd naar PITES5C, ROUSY5C en SOPOK6C na de wijzigingen in maart en mei 2014) te staken binnen een termijn van 3 maanden na de datum van kennisgeving van dit besluit, op straffe van een boete van €50.000 per kalenderdag vertraging, met een maximum van €36.500.000.

15. Rechtbank van Eerste Aanleg Brussel (milieustakingsvordering), 19 juli 2017: de voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg heeft het door het BHG en verschillende Brusselse gemeenten tegen de Belgische Staat ingestelde beroep tot beëindiging toegewezen en de volgende beslissing genomen:

- o *Afwijzing van de verschillende gronden voor het aanvechten van de geldigheid van het Geluidsdecreet;*
- o *De Belgische Staat te gelasten om (i) een einde te maken aan de inbreuken op het Geluidsdecreet door de voorwaarden voor het gebruik van de Kanaalroute te wijzigen, ook in de periode van 23u00 tot 07u00 (ii) en binnen de 4 maanden na de kennisgeving van het besluit aan het BHG een brief mee te delen met de daartoe getroffen maatregelen en de gestelde termijnen, op straffe van een dwangsom van €100.000 per week vertraging, en (iii) het BHG maandelijks een lijst toe te zenden van de vliegtuigen die tussen 23u00 en 07u00 gebruik hebben gemaakt van de Kanaalroute, op straffe van een dwangsom van €2.000 per kalenderdag vertraging;*
- o *De Belgische Staat te gelasten om (i) de gebruiksvoorwaarden van de Ringroute en de aanvliegroute die wordt gebruikt voor landingen op baan 01 in de periode van 23u00 tot 07u00 te wijzigen, en (ii) het BHG binnen 4 maanden na de kennisgeving van het besluit een brief te sturen waarin de daartoe getroffen maatregelen en de termijnen ervan worden vermeld, op straffe van een dwangsom van €100.000 per week vertraging;*
- o *De Belgische Staat te gelasten om (i) een impactstudie uit te voeren naar de exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal inzake geluidshinder (ii) binnen 4 maanden na de kennisgeving van het besluit aan alle partijen in de zaak een brief te zenden waarin de gevolgde procedure en het vastgestelde tijdschema worden uiteengezet, op straffe van een dwangsom van €100.000 per week vertraging, en (iii) het eindrapport van deze impactstudie uiterlijk binnen 12 maanden na de kennisgeving van het besluit mee te delen;*

16. Rechtbank van Eerste Aanleg Brussel (milieustakingsvordering), 1 februari 2019: de voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg heeft het stakingsverzoek van het BHG en verschillende Brusselse gemeenten tegen de Belgische Staat toegewezen en de volgende beslissing genomen:

- o *De Belgische Staat te gelasten om de impactstudie uiterlijk op 3 juni 2019 bekend te maken, op straffe van een dwangsom van €300.000 per maand vertraging aan het BHG;*
- o *De Belgische Staat te verbieden om de Kanaalroute, de Ringroute en de aanvliegroute gebruikt voor landingen op baan 01 te exploiteren, maar enkel voor zover een dergelijke exploitatie tussen 23u00 uur en 07u00 een verhoging van de normen van het Geluidsdecreet zou veroorzaken ten opzichte van de inbreuken die voor dezelfde maand tijdens het kalenderjaar 2017 werden vastgesteld, en dit voor een periode van 18 maanden vanaf de kennisgeving van het besluit.*

Deze maatregel ging gepaard met een boete van €10.000 voor elke inbreuk van meer dan of gelijk aan 5db(A) ten opzichte van de grenswaarden uitgedrukt in SEL in het Geluidsdecreet in verhouding tot het aantal inbreuken van meer dan of gelijk aan 5dB(A) geregistreerd in de overeenstemmende maand van het kalenderjaar 2017. Dit alles in het licht van de metingen uitgevoerd door de geluidsniveaumeters van Leefmilieu Brussel geplaatst onder de 3 betrokken vliegroutes;

17. Rechtbank van Eerste Aanleg Brussel (milieustakingsvordering), 9 december 2020: de voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg heeft het door het BHG en verschillende Brusselse gemeenten tegen de Belgische Staat ingestelde beroep tot beëindiging toegewezen en de volgende beslissing genomen:

- o De Belgische Staat te gelasten om uiterlijk op 1 juni 2022 aan elk van de partijen in het onderhavige geding de definitieve en volledige versie mee te delen van de impactstudie, in haar twee delen, die is uitgevoerd overeenkomstig de procedures die zijn vastgesteld in de arresten van 19 juli 2017 en 1 februari 2019, op straffe van een dwangsom van €10.000 per dag vertraging, uitsluitend verschuldigd aan het BHG;
- o De Belgische Staat te verbieden om de Kanaalroute, de Ringroute en de aanvliegeroute voor landingen op baan 01 te exploiteren, maar enkel voor zover die exploitatie tussen 23u00 en 07u00 een toename van de inbreuken op de normen van het Brussels Geluidsdecreet van 27 mei 1999 zou veroorzaken ten opzichte van de inbreuken die in dezelfde maand van het kalenderjaar 2017 zijn vastgesteld, en dit voor een periode van 24 maanden te rekenen vanaf de datum van kennisgeving van het besluit.

Dit verbod ging gepaard met een boete van €10.000 voor elke inbreuk van 5dB(A) of meer ten opzichte van de grenswaarden uitgedrukt in SEL in het Brussels Geluidsdecreet, in verhouding tot het aantal inbreuken van 5dB(A) of meer geregistreerd in de overeenkomstige maand van het kalenderjaar 2017, op basis van metingen door geluidsniveaumeters van Leefmilieu Brussel geplaatst onder de drie betrokken vliegroutes.

18. Rechtbank van Eerste Aanleg Brussel (milieustakingsvordering), 13 juni 2023: de voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg heeft de vorderingen van het BHG tegen de Belgische staat toegewezen. In afwachting van een beslissing ten gronde wordt een voorlopige voorziening toegekend.

Meer bepaald is het de Belgische Staat verboden om de Kanaalroute, de Ringroute en de aanvliegeroute voor landingen op baan 01 te exploiteren, maar enkel voor zover die exploitatie van 23u00 tot 07u00 een toename van het aantal inbreuken op de normen van het Brussels Geluidsdecreet van 27 mei 1999 zou veroorzaken ten opzichte van de inbreuken die voor dezelfde maand tijdens het kalenderjaar 2017 werden vastgesteld.

Deze verbodsmaatregel gaat gepaard met een dwangsom van €12.000 per inbreuk van 5dB(A) of meer ten opzichte van de grenswaarden uitgedrukt in SEL in het Brussels Geluidsdecreet, in verhouding tot het aantal inbreuken van 5dB(A) of meer geregistreerd in de overeenstemmende maand van het kalenderjaar 2017. Dit alles in het licht van de metingen uitgevoerd door de geluidsniveaumeters van Leefmilieu Brussel geplaatst onder de drie betrokken luchtroutes; en dit rekening houdend met volgende overwegingen:

- o De geluidsmeter BALI, die de overtreding registreerde, moet wekelijks gekalibreerd/bijgesteld worden zolang art. 3, lid 2 van het Geluidsdecreet van kracht is. Zo niet worden enkel de overtredingen die zijn geregistreerd in de periode dat de geluidsmeter niet was gekalibreerd/bijgesteld uitgesloten;
- o De dwangsommaatregel begint te lopen op de 1e dag van de maand die volgt op de kennisgeving van het besluit aan de Belgische Staat, op voorwaarde dat deze kennisgeving plaatsvond ten laatste op de 15e van de voorgaande maand;
- o De dwangsommen zijn enkel verschuldigd aan het BHG;

- o Met betrekking tot het mechanisme dat is geïmplementeerd door het Geluidsdecreet, vormt alleen de passage van een vliegtuig dat meer dan 70 dB(A) produceert, gemeten in LAeq, gedurende 1 seconde, een gebeurtenis die een overtreding kan worden; vervolgens wordt deze vlucht geanalyseerd in relatie tot de grenswaarden uitgedrukt in SEL;
- o De boete is vastgesteld op maximaal €7.000.000 voor elk van de 3 betreffende routes.

Het vonnis is in juni 2023 betekend en de staat heeft geen hoger beroep ingesteld.

7. CONCLUSIES

De wettigheid van het Geluidsdecreet kan altijd worden getoetst (en dus in twijfel worden getrokken) door de rechtbanken en gerechtshoven (in eerste aanleg, in hoger beroep of in cassatie) op basis van artikel 159 van de grondwet:

- De Brusselse geluidsnormen zijn niet ongrondwettelijk;
- De Brusselse geluidsnormen verhinderen luchthavenactiviteiten niet;
- De Brusselse geluidsnormen zijn geldig en voldoen aan de wetgeving.

Tot op heden is de wettelijkheid van de Brusselse geluidsnormen nog nooit met succes aangevochten voor de rechtbank.

8. WETTELIJKE BASIS VAN DEZE BROCHURE

Deze brochure vindt haar oorsprong in het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Artikel 1: De opdrachten van de Ombudsdienst zijn, in functie van de ontvangen klachten, het verzamelen en verspreiden van informatie betreffende de banen en de veroorzaakte hinder door de vliegtuigen die op de Luchthaven Brussel-Nationaal opereren en het behandelen van de klachten en suggesties van de buurtbewoners wat het gebruik van de Luchthaven Brussel-Nationaal betreft.

Artikel 2: De Ombudsdienst functioneert onafhankelijk.

Artikel 3: De Ombudsdienst voert zijn opdrachten in alle onafhankelijkheid uit.

Artikel 5: De opdrachten van de Ombudsdienst omvatten het verzamelen, registreren en analyseren van alle inlichtingen die relevant zijn om de oorzaken van de klachten van de buurtbewoners te behandelen en te bepalen. De directeur maakt een jaarverslag van de activiteiten over aan de minister die bevoegd is voor de luchtvaart.

Artikel 9: De Ombudsdienst houdt de documentatie over de geluidshinder en de trajecten van de vliegtuigen op de Luchthaven Brussel-Nationaal up-to-date.

Echter moest de wet van 28 april 2010, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 10 mei 2010, bladzijden 25.776 tot 25.780, de werking van de Ombudsdienst gedeeltelijk wijzigen:

Deze wet definieert de nieuwe bevoegdheden van de Ombudsdienst, maar de uitvoeringsbesluiten over de samenstelling van het personeel werden nooit genomen. Bovendien vertrouwt zij geschillen toe aan een Ombudsdienst in verband met passagiers, zelfs in regionale luchthavens.

Afdeling 1. – Ombudsdienst voor luchtvaartpassagiers en omwonenden van de Luchthaven Brussel-Nationaal

Onderafdeling 1. – Definities

Art. 2. In deze afdeling wordt de benaming "Ombudsdienst voor luchtvaartpassagiers en omwonenden van de Luchthaven Brussel-Nationaal" afgekort tot "Ombudsdienst".

In deze afdeling wordt bovendien verstaan onder :

- "passagier": de persoon die aan boord gaat of voornemens is aan boord te gaan van een vlucht van een luchtvaartmaatschappij, of die van boord gaat of die op doorreis is met een vlucht van een luchtvaartmaatschappij;
- "luchtvaartmaatschappij": een onderneming die overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 1008/2008, in het bezit is van een geldige exploitatievergunning of een equivalent daarvan, die een vlucht uitvoert of voornemens is een vlucht uit te voeren van of naar een in België gelegen luchthaven of openbaar vliegveld, in het raam van een met een passagier gesloten overeenkomst of namens een andere natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst heeft gesloten met die passagier;
- "gebruiker": een passagier die gebruik maakt van de infrastructuur van de Luchthaven Brussel-Nationaal;
- "exploitant": exploitant van de luchthaveninfrastructuur van Brussel-Nationaal.

Onderafdeling 2. – Bevoegdheden

Art. 3. § 1. Er wordt een Ombudsdienst opgericht, die bevoegd is voor aangelegenheden betreffende:

- de dienstverlening van luchtvaartmaatschappijen;
- de dienstverlening van de exploitant;
- de inzameling en verspreiding van informatie met betrekking tot de vliegroutes die worden gevolgd en de hinder die wordt veroorzaakt door vliegtuigen die opstijgen van en landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Klachten over luchtveiligheid, luchtvaartbeveiliging en/of openbare veiligheid vallen niet onder de bevoegdheden van de Ombudsdienst.

§ 2. De Ombudsdienst heeft niet tot opdracht de activiteit van de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen te controleren, noch om zich gezag halve uit te spreken over de adequaatheid van hun gedrag met de rechtsnormen. Hij treedt niet op als overheid belast met de toepassing van de Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91.

De Ombudsdienst is belast met:

1° het onderzoeken van alle klachten van particulieren in hun hoedanigheid van passagier, omwonende of gebruiker, met uitzondering van klachten waarvoor een andere door of krachtens de wet aangestelde Ombudsman bevoegd is;

2° het bemiddelen in geschillen tussen, enerzijds, de luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers en, anderzijds, de betrokken passagiers en gebruikers en de exploitant om tot een bevredigende schikking te komen;

3° het richten van een aanbeveling aan de luchtvaartmaatschappijen of de exploitant indien geen bevredigende schikking kan worden bereikt;

4° het voorlichten van de betrokken passagiers, omwonenden en andere gebruikers, die zich schriftelijk of mondeling tot hem richten, over hun rechten en belangen;

5° het verzamelen, analyseren, registreren en verspreiden, voor de omwonenden van de Luchthaven Brussel-Nationaal, van alle pertinente informatie over de gevolgde vliegroutes die gevolgd worden en de hinder die wordt veroorzaakt door de vliegtuigen die opstijgen van en landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal;

6° het uitbrengen van adviezen in het raam van zijn opdrachten, op verzoek van de minister bevoegd voor vervoer, of op eigen initiatief;

7° het bijhouden van documentatie met betrekking tot geluidsoverlast en met betrekking tot de vliegroutes van vliegtuigen die opstijgen van en landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Een kopie van de in het tweede lid, 3°, bedoelde aanbeveling wordt gestuurd aan de klager en aan de directeur-generaal luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer of zijn afgevaardigde.

Art. 4. De indiening door een passagier of een gebruiker van een beroep met hetzelfde onderwerp bij een administratieve of gerechtelijke overheid is onverenigbaar met de voortzetting van de bemiddeling, die in dit geval eindigt.

De Koning bepaalt de procedureregels van de klachtenbehandeling.

De Ombudsdienst moet de behandeling voor een klacht weigeren:

1° wanneer de identiteit van de klager onbekend is; **1°** wanneer die kennelijk ongegrond is, omdat ze hetzij uit de lucht gegrepen, hetzij uitsluitend kwetsend of eerrovend is;

2° wanneer deze in wezen dezelfde is als een eerder door de Ombudsdienst afgewezen klacht en ten opzichte van deze geen nieuwe elementen aanbrengt;

3° wanneer de klager kennelijk geen enkele stap heeft ondernomen bij de luchtvaartmaatschappij of bij de exploitant om te trachten eerst zelf genoegdoening te verkrijgen, behalve als het gaat om verzoeken betreffende de opdrachten waarmee de Ombudsdienst krachtens artikel 3, § 2, 5° en 7°, belast is.

De Ombudsdienst kan de behandeling van een klacht weigeren.

1° wanneer de identiteit van de klager onbekend is;

2° wanneer de klacht betrekking heeft op feiten die zich meer dan één jaar voor het indienen van de klacht hebben voorgedaan.

Art. 5. De Ombudsdienst kan in het raam van een bij hem ingediende klacht ter plaatse inzage nemen of zich een afschrift doen overleggen van boeken, briefwisseling, notulen en, in het algemeen, alle documenten en geschriften van de betrokken luchtvaartmaatschappij of exploitant die rechtstreeks betrekking hebben op het voorwerp van de klacht, met uitzondering van de stukken die onder het briefgeheim vallen. Hij mag van de beheersorganen en het personeel van de betrokken luchtvaartmaatschappijen of de betrokken exploitant alle uitleg of informatie eisen en alle verificaties uitvoeren die nodig zijn voor het onderzoek.

De aldus verkregen informatie wordt vertrouwelijk behandeld wanneer de verspreiding ervan de luchtvaartmaatschappij of de exploitant op algemeen vlak kan schaden.

Art. 6. Binnen de grenzen van hun bevoegdheden ontvangen de Ombudsmannen instructies van geen enkele instantie. Zij vervullen hun opdrachten geheel onafhankelijk.

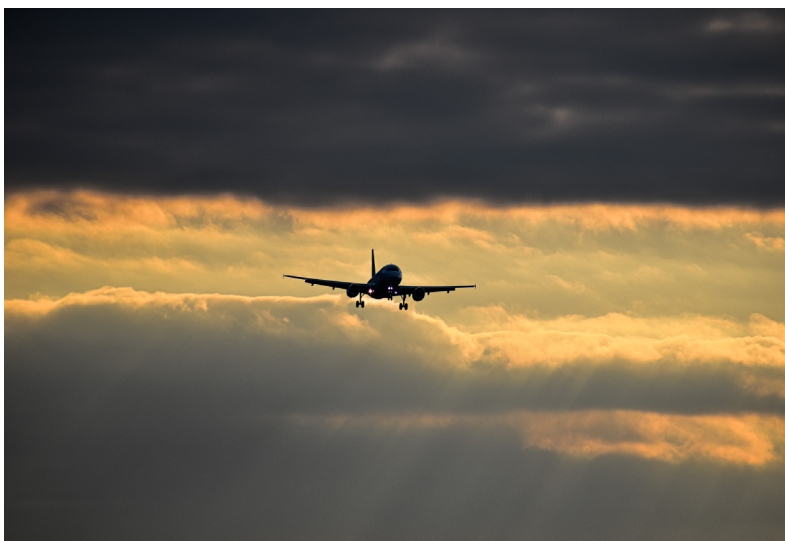
Art. 7. Als het verzoek om bemiddeling van een passagier of een gebruiker ontvankelijk wordt verklaard, wordt elke procedure tegen hem en met hetzelfde onderwerp geschorst door de luchtvaartmaatschappij of de exploitant die ze heeft ingesteld. De schorsing loopt vanaf de inschakeling van de Ombudsman tot het einde van zijn opdracht, zonder dat deze termijn vier maanden mag overschrijden.

De bemiddeling schorst de door de overheidsinstantie of andere derden ingestelde procedures tegen de exploitant of de luchtvaartmaatschappij niet.

Art. 8. § 1. De Ombudsdienst stelt jaarlijks een verslag op betreffende zijn activiteiten. Het verslag bespreekt in het bijzonder de verschillende klachten of soorten van klachten en het eraan gegeven gevolg, zonder evenwel de identiteit van de klager rechtstreeks of onrechtstreeks vrij te geven.

§ 2. Het verslag van de Ombudsdienst wordt toegestuurd aan de Dienst Regulering van het spoorwegvervoer en van de exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, alsook aan de minister bevoegd voor vervoer.

§ 3. De Ombudsdienst stuurt het verslag naar de Wetgevende Kamers en stelt het ter beschikking van het publiek.





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