



JURIDISCHE ANALYSE VAN DE MEMORANDUM 2019 VAN BRUSSELS AIRPORT COMPANY

REF: 7291 - P

De Federale en Regionale onderhandelars vroegen de autonome en onafhankelijke Federale Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal om, in termen van samenhang, het document van de privéhandelsonderneming Brussels Airport Company te analyseren “een **stabiel en samenhangend juridisch kader voor de duurzame ontwikkeling van Brussels Airport**” ook wel “**Memorandum voor de onderhandelingen over Federale en Regionale overheidsovereenkomsten**” genoemd, gedateerd in 2019 zonder nadere specificatie van publicatie.

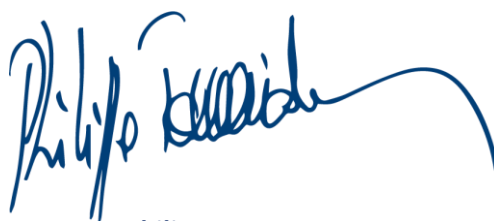
door

Philippe TOUWAIDE

De Ombudsman van de Federale Regering en Directeur van de Ombudsdienst analyseert daarom, via deze huidige studie, de wettigheid van de 13 voorstellen en hun conformiteit - of niet - met de Europese wetten, besluiten en voorschriften; het is dus geen kwestie over geschiktheid van deze maatregelen, maar enkel over hun geschiktheid met betrekking tot de voorgeschreven regelgeving.

Het hele team van de Ombudsdienst is volledig neutraal en onafhankelijk. Alle leden zijn gevestigd, wonen ver van de luchthaven en hebben geen belang bij het beheer van de geluidsoverlast van- en naar Brussel-Nationaal. De uitgebreide luchtvaartexpertise van het personeel van de Ombudsdienst en de belangrijke documentatie waarover deze dienst beschikt, maken een essentiële referentie in elke analyse van de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer rond Brussel-Nationaal.

Dinsdag 18 juni 2019



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. BRUSSEL-NATIONAAL

Voor elke andere overweging is het belangrijk om het verschil - en de nuance - te maken tussen de officiële naam van de luchthavensite, inclusief alle gebouwen van het luchtvaartterrein, dat "**Brussels-National Airport**" is vergeleken tot "**Brussels Airport**", wat de commerciële aanduiding is van de private onderneming die de luchthavenvergunning heeft om de site Brussel-Nationaal te exploiteren.

Het Memorandum van Brussels Airport heeft daarom een vorderingsstatuut op een privéhandelsonderneming en is absoluut geen officieel document dat afkomstig is van een openbare onderneming of een openbaar bestuur van de Belgische Staat. De privéhandelsonderneming Brussels Airport vervult taken van openbare dienstverlening door middel van de luchthavenlicentie die het bezit, onder strikte naleving van de voorwaarden in deze licentie.

Dit onderscheid is gebaseerd op de volgende officiële handelingen:

8 AUGUSTUS 1980. – Bijzondere wet tot hervorming der instellingen

(B.S. van 15 augustus 1980, blz. 9434)

Art. 6.

§1. De aangelegenheden waarnaar verwezen wordt in artikel 107quater van de Grondwet zijn:

X – 1e - 7° de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal;

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

Art. 1.

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

2° de luchtvaartactiviteiten : de activiteiten uitgeoefend op de site van de luchthaven Brussel-Nationaal, in rechtstreeks verband met de luchtvaart;

5° de luchthaven Brussel-Nationaal : het luchthavenplatform dat de terreinen omvat die door de Staat werden overgedragen aan BIAC krachtens het koninklijk besluit van 30 december 2001 waarbij de Staat wordt gemachtigd om onroerende goederen aan de naamloze vennootschap van publiek recht " Brussels International Airport Company " te verkopen en de aangrenzende terreinen die de licentiehouder in de toekomst zal verwerven.

10 AUGUSTUS 2009. – Koninklijk besluit waarbij de Staat wordt gemachtigd om onroerende goederen aan de naamloze vennootschap van privaat recht « The Brussels Airport Company » te verkopen

Art. 1.

De Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Financiën, is gemachtigd om aan de naamloze vennootschap van privaat recht " The Brussels Airport Company ", tegen de voorwaarden van dit besluit, de onroerende goederen die door de Staat werden onteigend ten behoeve van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Om te spreken van een “ stabiel en coherent juridisch kader voor de duurzame ontwikkeling van Brussels Airport” moet het Memorandum van de besloten vennootschap “The Brussels Airport Company (B.A.C.)” geïnterpreteerd worden met een economische roeping die zijn commerciële activiteit in het kader van de vergunning die het bezit om de luchthavensite van Brussel-Nationaal te exploiteren.

2. DE BEVOEGDHEIDSVERDELING TUSSEN DE FEDERALE STAAT EN DE DEELSTATEN

Het Memorandum 2019 verwijst naar “een rechtsonzekerheid en tegenstrijdige regionale en Federale voorschriften die de ontwikkeling van de luchthaven zouden hebben belemmerd (pagina 2)”.

We stellen geen juridische onveiligheid of tegenstrijdige voorschriften vast, omdat de bevoegdheden tussen de Federale Staat en de Gewesten zeer duidelijk vastgelegd zijn in de wetgeving.

De Belgische wet van 27 juni 1937 inzake de regulering van de luchtvaartnavigatie vormt de basis van alle luchtvaartregelgeving, waarvan een van de belangrijkste artikelen artikel 5 is, waarbij de koning goedkeuring heeft om de luchtnavigatie te reguleren; terugtrekkend deze materie van de bekwaamheid van de provincies en de gemeenten.

De Gewesten hebben geen beslissingsbevoegdheid op dit gebied en kunnen alleen handelen in termen van milieubescherming rond luchthavens. Het beheer van het grondluchtruim tot het oneindige is en blijft een exclusieve bevoegdheid van de koning, namelijk van de Federale uitvoerende macht.

Federale maatregelen tot vaststelling van exploitatiebeperkingen (Koninklijk besluit van 25 september 2003 en ministerieel besluit van 3 mei 2004) hebben geen enkel beroep van de Regionale entiteiten uitgelokt; die Federale bevoegdheid kan niet in twijfel worden getrokken en wordt op dit punt niet besproken. Bovendien zijn de Brusselse regionale milieunormen met betrekking tot het overvliegen van het gebied eerder de toekenning van de luchthavenvergunning aan Brussels Airport; zij kunnen niet worden aangevochten en zijn het voorwerp geweest van meerdere gerechtelijke bevestigingen. Daardoor zijn bevoegdheidsgebieden duidelijk gedefinieerd door de wet en jurisprudentie en vormen geen conflict of rechtsonzekerheid.

De institutionele hervormingswet van 8 augustus 1980 verleent de Gewesten echter de uitrusting en de exploitatie van openbare luchthavens met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal. Bovendien zijn de Regionale Uitvoerende Organen betrokken bij de ontwikkeling van technische vereisten voor de organisatie en de uitvoering van de luchtverkeersveiligheid op regionale en openbare luchthavens.

Naar Belgisch recht is de bevoegdheidsverdeling binnen de Belgische autoriteiten georganiseerd door artikel 6, §1, X, 1, 7 ° en artikel 6, §3, 4 ° en 6 ° en artikel 6, § 4, 3 ° en 4 ° van de Bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 en artikel 4, § 14 van de wet van 8 augustus 1988.

8 AUGUSTUS 1980. – Bijzondere wet tot hervorming der instellingen

(B.S. van 15 augustus 1980, p. 9434)

Art. 6.

§1. De genoemde aangelegenheden waarnaar wordt verwezen in artikel 107^{quarter} van de Grondwet zijn:

X – r - 7° de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal;

§3. Er wordt overleg gepleegd tussen de betrokken (Regeringen) en de bevoegde (Federale overheid):

(4° voor de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van; havens, dijken, luchthavens en vliegvelden;

6° voor het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden, en voor de rechten die er betrekking op hebben; – wet van 8 augustus 1988, art.4, , §14);

§4. De Regeringen worden betrokken bij:

3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen;

4° 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;

8 AUGUSTUS 1988. – Wet tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen

(B.S. van 13 augustus 1988, p. 11367)

Art. 4.

§14. artikel 6, §3, van dezelfde wet wordt als volgt aangevuld:

« 4° de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen en hun aanhorigheden alsook de waterwegen en hun aanhorigheden, luchthavens en luchtvaartterreinen;

Tot slot:

- De Gewesten zijn als enige verantwoordelijk voor de uitrusting en exploitatie van luchthavens en regionale openbare luchtvaartterreinen gesitueerd op hun regionaal grondgebied;
- De Federale Autoriteit is als enige bevoegd voor de uitrusting en exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal op grond van institutionele hervormingen;
- De Federale Autoriteit heeft alle wettelijke bevoegdheden op het gebied van luchtvaartregelgeving (evolutie van luchtvaartuigen, vliegprocedures, veiligheid en beveiliging) op alle luchthavens, maar moet de associatieprocedure met de betrokken Gewesten volgen en advies raadplegen;
- De controle en regulering van het luchtverkeer zijn onderworpen aan de autonome openbare onderneming “skeyes” op basis van de wet van 21 maart 1991, met betrekking tot het beheercontract en de Europese regelgeving;

- Eén enkele Federale wet kan de hele situatie niet oplossen, niet alleen omdat er regionale bevoegdheden bestaan met betrekking tot geluidsniveaus bij immissie tijdens de overvlucht van het regionale grondgebied, maar vooral omdat de bevoegdheden van de Europese Unie zich enkel uitstrekken tot het luchtvaartgebied;
- Bij het beheer van deze problematiek moet rekening worden gehouden met de rechtstreekse toepasselijke Europese Verordening zoals Verordening (EU) n° 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende de vaststelling van regels en procedures voor de invoer van geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie, in het kader van een evenwichtige aanpak en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/CE en Uitvoeringsverordening (EU) n° 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen met betrekking tot de luchtvaartnavigatiediensten en procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) n° 1035/2011, alsook Verordeningen (EG) n° 1265/2007, (EG) n° 1794/2006, (EG) n° 730/2006, (EG) n° 1033/2006 en (EU) n° 255/2010.

Op pagina 2 verwijst het Memorandum naar het verlies van de marktaandeelen in Europa als gevolg van de rechtsonzekerheid en tegenstrijdige regionale en Federale voorschriften; naar onze mening is in de eerste plaats het faillissement van het openbare luchtvaart navigatiebedrijf SABENA op 7 november 2001 de belangrijkste oorzaak van het verlies van marktaandeel, en het feit dat de andere Belgische luchtvaartmaatschappijen zich hebben geconcentreerd op chartervluchten of hoofdzakelijk Europese vluchten.

Voor trans-Atlantische bestemmingen is de Belgisch markt verhuisd naar andere Europese luchthavens die werken volgens het HUB-principe en betere verbindingen bieden met trans-Atlantische bestemmingen die niet vanuit Brussel-Nationaal bestaan.

JAARLIJKS VERKEER OP BRUSSEL-NATIONAAL	
2000	326.050 jaarlijkse bewegingen
2001	305.534 jaarlijkse bewegingen
2002	256.873 jaarlijkse bewegingen (faillissement SABENA)
2010	225.682 jaarlijkse bewegingen
2018	235.459 jaarlijkse bewegingen

3. JURIDISCHE ANALYSE VAN DE 13 VOORGESTELDE OPLOSSINGEN DIE SAMEN DE BASIS VORMEN VOOR EEN STABIEL JURIDISCH KADER, ZOALS UITEENGEZET OP PAGINA'S 4 EN 5 VAN HET MEMORANDUM VAN BRUSSELS AIRPORT COMPANY 2019

3.1 Voorstel 1: een stabiel en coherent wettelijk kader voor vliegroutes, geluidsvoorschriften en exploitatievoorwaarden van Brussels Airport opstellen (pagina 7)

Het Memorandum stelt voortdurend een verwarring vast tussen de exploitatie van de site “Brussel-Nationaal” en de duurzaamheid van de exploitatievoorwaarden die aan “Brussels Airport” worden toegekend.

Het kader is legaal en stabiel sinds de wetten van 8 augustus 1980 en de Gewesten zijn als enige bevoegd inzake geluid.

De commerciële exploitatievoorwaarden die aan de commerciële onderneming “Brussels Airport” worden toegekend, worden door het Vlaams Gewest bepaald in de milieuvergunning van 11 september 2008.

Het wijzigen van dit wettelijk kader, wat nochtans duidelijk is, zou een procedure voor de herziening van de grondwet en speciale wetten van 8 augustus 1980 inhouden.

Wet van de methode voor het opstellen van luchtvaartprocedures, beter bekend onder de naam “Vliegwet”

Het werkelijk doel van een dergelijke wet wordt niet duidelijk begrepen door de besluitvormers. Het duidelijke doel van deze wet is om de wijzigingen van de procedures om te zetten van een administratieve handeling naar een wet en daarom elke juridische uitdaging van de Raad van State te verplaatsen naar het Constitutioneel Hof. De wet als zodanig voorziet geen organisatieschema van de vluchten en het baangebruik, maar de bijlage van de wet zou het startpunt zijn waaruit wijzigingen moeten worden aangebracht volgens het proces dat in de wet wordt beschreven.

Alleen de versie die minister Wathélet op 25 april 2014 heeft gepresenteerd, is in de eerste lezing goedgekeurd door de ministerraad.

Versie n° 1 van 5 mei 2006, Minister Landuyt:

Wetsontwerp 51/2466 betreffende de vaststelling van vluchtprocedures, besprekingen in de Commissie Infrastructuur van het Federale Parlement, project niet gevolgd.

Versie n° 2 van 2 juni 2010, Staatssecretaris Schouppe:

Wetsontwerp inzake het operationele kader van de luchthaven Brussel-Nationaal, ingediend bij de Gewesten, geen overeenkomst met de regeringsmeerderheid, project niet gevolgd.

Versie n° 3 van 25 april 2014, Staatssecretaris Wathelet:

Wetsontwerp inzake de voorbereiding, fixatie en validatie van alle luchtvaartprocedures in België en wetsontwerp inzake de opvolging en controle van vluchttuitvoeringen en operationele beperkingen op de luchthaven van Brussel-Nationaal tot oprichting van de onafhankelijke autoriteit voor de bestrijding van geluidshinder in verband met het overvliegen van bewoners vanaf de luchthaven van Brussel-Nationaal. Overeenkomstig in eerste lezing van de Raad van Ministers van 25 april 2014 - Punt 49b b) en c), ter raadpleging voorgelegd aan de Gewesten en voor advies aan de Raad van State, project niet gevolgd.

Versie n° 4 van 13 oktober 2016, Minister Galant:

Voorwetsontwerp betreffende de goedkeuring van vluchtprocedures en exploitatiebeperkingen en de oprichting van de autoriteit voor de luchthaven Brussel-Nationaal, project niet gevolgd.

3.2 Voorstel 2: juridische veiligheid creëren voor vluchtroutes (pagina 8)

De Belgische wet van 27 juni 1937 tot wijziging van de wet van 1919 inzake de regulering van de luchtvaartnavigatie vormt de basis van alle luchtvaartregeling, waarvan een van de belangrijkste artikelen artikel 5 is die de koning machtigt om de luchtvaartnavigatie te reglementeren; terugtrekking van de bevoegdheid van de provincies en de gemeenten.

We hebben geen tegenstrijdigheid opgemerkt tussen rechterlijke beslissingen: de ministeriële instructies van 15 maart 2012 en 21 juni 2012 die de juridische basis vormen voor de luchtvaartprocedures die sinds 6 maart 2014 in gebruik zijn, zijn niet door de Raad van State geannuleerd of opgeschort maar gevalideerd (Raad van State Arrest n° 238.283 van 22 mei 2017, goedkeuring van ministeriële instructies Wathelet en verwerping van beroep Pas Question van Bru-Air Libre).



Aan de andere kant hebben we gerechtelijke beslissingen kunnen raadplegen die het gebruik van bepaalde luchtvaartprocedures verbieden of opschorten, niet omdat ze illegaal zouden zijn, maar omdat ze door hun gebruik de gedefinieerde milieunormen aanzienlijk overschrijden:

- Arrest van het Hof van Beroep van 17 maart 2005 waarbij de Belgische Staat wordt bevolen om, op straffe van een dwangsom, een einde te maken aan het misbruik en intensieve gebruik van baan 01 bij landing;
- Arrest van het Hof van Beroep van 9 juni 2005 waarbij een einde moet gemaakt worden aan de inbreuken op de Brusselse geluidsnormen bij de opstijgprocedure met korte bocht naar links;
- Beschikking van het Gerecht van eerste aanleg van 31 juli 2014 tot opschorting van de wijzigingen die zich op 6 februari 2014 hebben voorgedaan op de dubbele bocht naar links 25R en de Kanaalroute;
- Arrest van 19 juli 2017 van het Gerecht van eerste aanleg van Brussel naar aanleiding van de door het Brussels Gewest en de gemeenten van het BHG gezamenlijk ingeleide milieuverbodsactie tegen de Belgische Staat en de FOD Mobiliteit die inbreuken op de Brusselse geluidsnormen verbiedt 's nachts op landingsbaan 01 en de Ring-route, alsook dag en nacht op de Kanaalroute;
- Arrest van het Hof van Beroep van 31 maart 2018 over het recht van 93 gezinnen aan de landingsbaan 01 om te worden gecompenseerd voor de geleden overlast en bevestigt een eerste oordeel in april 2011 waarin de fouten van de staat worden erkend voor het nemen van "kennelijk onredelijke en ongerechtvaardigde maatregelen met betrekking tot het intensieve gebruik van baan 01 voor landingen";
- Vonnis van het Gerecht van eerste aanleg van Brussel van 1 februari 2019 over het verzoek tot tussenkomst ingediend door het Brussels Gewest en de Brusselse gemeenten op 27 juni 2018.

De strikte handhaving van rechterlijk beslissingen is eenvoudigweg een legalistische doelstelling van respect voor de beslissing van de rechterlijke macht, die geïnspireerd is op het Federale loyaliteit principe in het belang van het waarborgen van rechtszekerheid. Het is daarom belangrijk om het verschil te maken tussen de wettigheid van procedures (alleen bepaalde procedures uit de tijd van minister Anciaux zijn door de Raad van State opgeschort) en de geïnduceerde effecten van de procedures op milieuniveau, wat op geen enkele manier hun wettigheid in twijfel kan trekken. Deze nuance is buitengewoon belangrijk omdat er geen enkele rechtsonzekerheid bestaat met betrekking tot Arrest nr. 238.283 van 22 mei 2017 door de Raad van State, die de instructies van 15 maart 2012 en 21 juni 2012 valideert, omdat ze geen onwettigheid bevatten en luchtvaartprocedures geen plan of programma zijn.

Er dient gewezen te worden op de Milieustakingsvordering van 30 mei 2018 in de zaak "Noordrand", waarin het bevel voor de opschorting van de maatregelen voor het milieu, toegepast tussen 2012 en 2014, het onderwerp was van een beroepsprocedure en dus niet definitief of uitgevoerd is door de Federale overheid.

De luchtvaartroutes (eigenlijk procedures, want routes bestaan niet) werden gewijzigd op:

- 1 augustus 1972: oprichting van de bocht naar links Charlie 25R op 1.700 voet, sindsdien ongewijzigd;
- 17 januari 1974: oprichting van de bocht naar links Delta 25R op 4.000 voet, sindsdien ongewijzigd;
- 22 juli 1974: oprichting van de rechtlijnige CIV-procedure in het weekend (Chabert), nadien overgedragen op Kanaal in 2013;
- 22 januari 2004: oprichting van de omleidingsprocedure Zulu, sindsdien ongewijzigd (Anciaux);
- 22 maart 2004: oprichting van de korte bocht naar links op 1.700 voet, sindsdien ongewijzigd (Anciaux);
- 9 januari 2014: opsplitsing van de 4 Noord-randprocedures, sindsdien ongewijzigd (Wathelet);
- 6 maart 2014: oprichting van de opstijgprocedure 07 Rechtdoor, sindsdien ongewijzigd (Wathelet);

De auteur van het Memorandum is het criterium van de selectie van de banen vergeten vermelden op basis van de windcomponentwaarden, essentieel punt bij de organisatie van de vluchten, de toegewezen vluchtprocedures, de keuze en gebruik van de banen en de overvlogen gebieden.

3.3 Voorstel 3: coherente geluidsregeling op basis van het principe van geluidsemissie en niet van immissie (pagina 8)

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft bij haar besluit van 27 mei 1999, dat in januari 2000 in werking is getreden, de wetgeving aangenomen in de strijd tegen het geluid van het luchtverkeer.

Het Brussels Hof van Beroep met zijn arrest van 9 juni 2005 en de Raad van State, met zijn 3 arresten van 9 mei 2006, sluiten definitief elke juridische betwisting over de geldigheid van de Brusselse normen met betrekking tot de grenswaarden voor het overvliegen van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ten slotte heeft het Europese Hof van Justitie, met zijn arrest van 8 september 2011, een einde gemaakt aan alle geschillen en verklaart dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest haar bevoegdheden niet heeft verlaten, alsook dat geluidsnormen geen productnormen zijn en een gewest zelf de immissienormen die niet mogen worden overschreden kan regelen over zijn grondgebied.

De vergunninghouder van de luchthaven “Brussels Airport Company” moet zich houden aan artikel 34 van zijn luchthavenvergunning:

21 JUNI 2004. — Koninklijk besluit houdende vernieuwing van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C.

Art. 34.

De houder leeft de geluidsnormen na, uitgevaardigd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest, na overleg met de Federale Staat, en doet deze naleven, binnen het kader van zijn uitbating van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Art. 35.

§ 1. De houder verschaft, op transparante wijze, uitgebreide informatie omtrent de gevolgde vliegroutes (onder andere op basis van de informatie verschaft door het organisme belast met de luchtverkeersleiding) en de hinder veroorzaakt door de vliegtuigen die de luchthaven Brussel-Nationaal gebruiken, en dit in overeenstemming met de beste praktijken van de referentieluchthavens.

§ 2. De houder controleert en evalueert het geluidsdrukniveau veroorzaakt door het landen en het opstijgen en stelt jaarlijks geluidscontourkaarten op van het geluid 's nachts en in het algemeen, en publiceert deze, volgens de methoden die in overeenstemming zijn met de internationale normen en gebruiken overeengekomen met de bevoegde instanties.

Art. 36.

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

Ten aanzien van de lezing van het Arrest van het Europees Hof van Justitie van 8 september 2011 bestaat er geen rechtsonzekerheid over de geldigheid van de Brusselse normen voor grenswaarden voor het overvliegend luchtverkeer op het grondgebied van het Brussels Gewest. Volgens het Hof heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn taak verlaten en zijn de geluidsnormen geen productnormen. Dit gewest kan makkelijk de normen voor immissie vaststellen die niet mogen worden overschreden tijdens het overvliegen van zijn grondgebied.

3.4 Voorstel 4: verzoek om luchtbewegingen correct in te voeren in overeenstemming met de Federale wetgeving (pagina 9)

Er moet opnieuw herhaald worden dat er geen luchtroutes bestaan, alleen luchtprocedures die gepubliceerd zijn in de A.I.P. handleidingen, uitgegeven door skeyes namens de Belgische Staat.

Betreffend de waarde van de inhoud van de informatie opgenomen in de A.I.P.'s in zijn Arrest van 24 januari 1997 (pagina 37, punt 7.6) heeft het Hof van Beroep te Brussel verklaard: "Overwegende dat de luchtvaartinformatie door de RVA en vervolgens door Belgocontrol, onderworpen in de A.I.P.'s, aan de luchtvaartmaatschappijen geen wettelijke of reglementaire dispositiewaarde heeft; dat de reden van deze instructies is om gevolgd te worden door de luchtvaartmaatschappijen; de instructies die de A.I.P.'s bevatten vormen geen rechten voor derden om hierop beroep te doen om Belgocontrol te dwingen deze te respecteren terwijl zij de controle behoudt; dat Belgocontrol kan afwijken van instructies, behalve in het geval dat kan worden aangetoond dat ze een onredelijk beleid zou voeren bij de uitvoering van zijn commerciële bedrijfsvoering van de luchthaveninfrastructuur van Brussel-National en de politie voor de beveiliging van het luchtverkeer; dat in dit geval niet aangetoond is dat Belgocontrol ten onrechte afwijkingen van deze A.I.P.'s heeft toegestaan";

Deze aanspraak houdt geen rekening met de scheiding der machten tussen de Federale (vaststelling en beschrijving van de luchtprocedures) en de deelstaten (controle en bewaking van het geluid tijdens het overvliegen van hun grondgebied, d.w.z. het geluid aan grond); omdat het inbreuk maakt op duidelijk toegewezen milieucompetenties voor Regionale en Federale entiteiten.

Opgemerkt moet worden dat de geluidnormen gelinkt aan overvluchten nooit federaal waren en nooit bestonden voor 8 augustus 1980. Een re-federalisering kan dus niet overwogen worden voor een norm die nooit federaal is geweest. Aan de andere kant moet worden opgemerkt dat een gewest besluiten heeft aangenomen met betrekking tot de geluidsnormenlimiet voor spoorwegen, openluchtconcerten, openbare evenementen en theater, maar dat het zich onthoudt om geluidsnormen te reguleren die verband houden met het overvliegen van zijn regionaal grondgebied door het luchtverkeer.

3.5 Voorstel 5: verzoek om de werkelijke massa van het vliegtuig (Actual Take Off Weight) bij het opstijgen als basis te nemen voor de berekening van de geluidsklasse (pagina 9)

Wetgeving op dit gebied:

De ministeriële besluiten van 3 mei 2004 en 27 juli 2009 met betrekking tot het beheer van de geluidshinder op Brussel-Nationaal definiëren en bepalen de geluidquota die in aanmerking komen voor Brussel-Nationaal.

De hoeveelheid geluid per beweging (QM) wordt als volgt berekend tot op één decimaal:

QM = 10 [(B-85)/10] waarbij de variabele B voor elke opstijging de helft vertegenwoordigt van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een EPNdB-vliegtuig op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarboven bij opstijging wordt gevlogen, gemeten bij zijn maximale opstijgmassa, in overeenstemming met de eisen van ICAO-bijlage 16.

De QC wordt berekend op basis van het werkelijke geluidsniveau van het vliegtuig zoals vastgesteld door EASA-certificering van het vliegtuig.

Deze certificering en de indeling van vliegtuigen volgens QC worden uitgevoerd in overeenstemming met artikel 3 § 1 van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van geluidshinder op de luchthaven van Brussel-Nationaal (B.S. 11 juni 2004, pagina 44.008).

De nacht QC-limiet werd beperkt tot een maximum van 8,0 QC in overeenstemming met het regeringsakkoord van 19 december 2008 en is weergegeven in artikel 4 - 1 ° van het ministerieel besluit van 27 juli 2009 (B.S. van 21 augustus 2009, pagina 55.997).

3 MEI 2004. — Ministerieel besluit betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal.

HOOFDSTUK II. - Berekening van de geluidshoeveelheid per beweging

Art. 3.

§ 1. Voor de bewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen wordt de geluidshoeveelheid per beweging (GB) met een nauwkeurigheid van één decimaal berekend als volgt : $GB = 10 ((G - 85)/10)$, waarin de variabele G =: 1° voor elke landing : het gecertificeerde geluidsniveau in EPNdB van een vliegtuig bij zijn maximale landingsmassa gemeten op het naderingsmeetpunt, min 9 EPNdB;

2° voor elke opstijging : de helft van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een vliegtuig in EPNdB op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarboven bij het opstijgen gevlogen wordt, gemeten bij zijn maximale opstijgmassa;

Het enige wettelijke certificaat in de zin van de regelgevingen (ICAO, EU) is het unieke certificaat **“noise certificate”** dat door de bevoegde regelgevende instantie aan elk afzonderlijk vliegtuig wordt afgegeven. De enige wettelijke waarde - en waarnaar de andere staten systematisch verwijzen - is die gecertificeerd volgens bijlage 16, die de Europese Unie bij Verordening rechtstreeks bindend heeft gemaakt (bijlage I van Verordening 748/2012 punt 21.A 18, evenals de Verordening "exploitatiebeperkingen").

EASA erkent daarom slechts één waarde als legaal en gecertificeerd, die gebaseerd is op de MTOW (Maximum Take Off Weight of maximale gewicht bij opstijging).

De koninklijke besluiten van 25 september 2003 en de ministeriële van 3 mei 2004 betreffende exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal zijn ook de omzetting en toepassing op federaal niveau. Artikel 4 § 4, van die richtlijn bepaalt echter zonder dubbelzinnigheid dat "exploitatiebeperkingen gebaseerd op prestaties berusten op het geluid van het vliegtuig, bepaald door de certificeringsprocedure die is uitgevoerd overeenkomstig aan bijlage 16, Deel 1, Derde editie (juli 1993) van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart".

Samengevat voldoet dit verzoek niet aan de internationale wetgeving inzake vliegtuigcertificeringen:

- Het akoestische certificaat wordt niet per vliegtuigtype wereldwijd uitgegeven, maar geval per geval, omdat elk vliegtuig een totaal ander type motor kan hebben dan een vliegtuig van hetzelfde type;
- Het akoestische certificaat wordt voor elk vliegtuig afzonderlijk uitgegeven op basis van het fabrikantnummer volgens de motorisering en is alleen geldig voor dit specifieke vliegtuig volgens zijn kenteken;
- Slechts één certificaat wordt per vliegtuig uitgegeven;
- De Belgische en Europese wetgeving bepaalt dat akoestische certificering wordt uitgevoerd op basis van gecertificeerde geluidsniveaus van vliegtuigen;
- Een mogelijke her-certificering moet plaatsvinden op basis van een vermindering van het vermogen van het vliegtuig en niet op basis van een vermindering van vracht; de afname van vermogen veroorzaakt in feite een afname van vracht;
- Een vliegtuig kan geen specifiek certificaat hebben dat alleen geldig is voor Brussel-Nationaal met vermindering van vermogen en vracht (Actual Take-Off Weight) en tegelijkertijd een algemeen certificaat dat geldig is voor de andere luchthavens;
- Het verzoek respecteert de wettelijke bepalingen niet, aangezien de berekening van de QC geen vermindering van de QC toestaat in overeenstemming met het werkelijke gewicht aan boord zonder meting van het feitelijk waargenomen geluid; omdat de berekening van de QC alleen gebaseerd is op een reële geluidsmeting dat wordt waargenomen tijdens de certificering na de test;
- België mag niet afwijken van internationale bepalingen of de vereisten van bijlage 16 van de ICAO;

- Geen enkele organisatie heeft de bevoegdheid om het werkelijke gewicht van vliegtuigen bij het opstijgen effectief te controleren.

3.6 Voorstel 6: verzoek om de vluchtprocedures aan te passen, met behulp van veiligheid, capaciteit en milieu-efficiëntie als uitgangspunten (pagina 13)

Het Memorandum stelt een verwarring tussen de vluchtprocedure en de gebruikscapaciteit van de banen. De operationele capaciteit van de luchthaven per uur is in functie van het gebruik van de banen en het aantal bewegingen per uur dat op basis van het baanschema kan worden gemaakt volgens het gebruik van parallelle en onafhankelijke landingsbanen of dwarsbanen:

74 gecoördineerde bewegingen per uur worden gegarandeerd op Brussel-Nationaal door:

- *Artikel 24 van het Koninklijk besluit van 21 juni 2004 tot verlening van de exploitatievergunning van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C.: "De licentiehouder garandeert de aangegeven capaciteit van de banen op vierenzeventig gecoördineerde bewegingen per uur, capaciteit die kan worden verhoogd tot tachtig bewegingen per uur"*
- *Artikel 24 § 1 van het Koninklijk besluit van 25 april 2014 tot goedkeuring van het derde beheerscontract gesloten tussen de Belgische Staat en BELGOCONTROL: "BELGOCONTROL garandeert de aangegeven capaciteit van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal, als volledig gecoördineerde luchthaven met 74 gecoördineerde bewegingen per uur"*

Baanconfiguratie EBBR	Maximale aangegeven capaciteit per uur
25L/25R	74
07R/07L	67
01/07R	54
01 single	41
19 single	40
25R single	40
25R/19	40
07R single TKOF	35
25L single TKOF	35
07L single TKOF	32

Bron: BELGOCONTROL, operationeel capaciteitsrapport 2014

We zijn niet op de hoogte van het bestaan van vluchtprocedures die gevaarlijk zouden kunnen zijn of die niet primair de veiligheid van de luchtvaart zouden garanderen. Alle procedures gepubliceerd in de A.I.P.'s zijn vastgesteld na talrijke certificeringen en verificaties van bijvoorbeeld obstakels, en na validatie door de D.G.L.V. gebaseerd op veiligheidsstudies.

Het Memorandum vergeet, als criterium, de stijgsnelheid en de NADP-procedures (Noise Abatement Departure Procedure), die veranderlijke factoren zijn in termen van gevoel tijdens de vlucht. Zie hier de lijst uit de A.I.P.'s EBBR van kracht op 23 mei 2019:

EBBR AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. GENERAL

a. Noise Restrictions

Movements of jet aircraft with MTOW ≥ 34 T or with a capacity of more than 19 seats (crew-only seats excl) are restricted :

- take-off or landing with QC > 8.0 is forbidden between 2200 and 0459 (2100 and 0359) ;
- take-off or landing with QC > 12.0 is forbidden between 0500 and 0559 (0400 and 0459) ;
- take-off with QC > 48.0 is forbidden between 0600 and 1959 (0500 and 1859) ;
- landing with QC > 24.0 is forbidden between 0600 and 1959 (0500 and 1859) ;
- take-off with QC > 24.0 is forbidden between 2000 and 2159 (1900 and 2059) ;
- landing with QC > 12.0 is forbidden between 2000 and 2159 (1900 and 2059).

Exemptions may be granted for :

- take-off between 2000 and 2159 (1900 and 2059) with QC ≤ 26.0 (with a maximum of 3% of the number of take-offs per year for this time period) ;
- take-off between 2200 and 0459 (2100 and 0359) with QC ≤ 12.0 (with a maximum of 200 take-offs per year only for aircraft that operated at EBBR between 25 OCT 2008 and 24 OCT 2009) ;
- landing between 2200 and 0459 (2100 and 0359) with QC ≤ 12.0 (with a maximum of 300 exemptions per year).

Exemptions shall be requested from the CAA in advance via FAX (+32 (0) 2 277 42 54) or via email (BCAA.inspect.env@mobiliteit.fgov.be).

The QC is calculated using the formula $QC = 10[(G-85)/10]$, whereby "G" equals :

- for take-off : half the sum of the certified fly-over and sideline noise levels in EPNdB of the aircraft at its MTOW;
- for landing : the certified approach noise level in EPNdB of the aircraft at its maximum landing weight, minus 9 EPNdB.

Take-off or landing of marginally compliant aircraft is forbidden between 2200 and 0459 (2100 and 0359).

Following flights are exempted from the noise quota system :

- flights carrying members of the Belgian Royal Family, the federal government, regional or community governments or foreign royal families, foreign heads of state or government leaders, the President or members of the European Commission on official mission;
- missions in case of disaster or medical urgency;
- military missions;

- take-off or landing performed in exceptional conditions (flights on which an immediate threat exists to the health of people or animals, diverted flights, etc.).

In case of circumstances beyond the operator's control, a non-compliant flight may be exceptionally allowed, provided that proper justification is sent to the Director-General of the CAA within two working days after the flight.

For marginally compliant aircraft, an authorization of temporary use may be delivered by the Minister of Transport or his representative, if the aircraft is operated exceptionally or in non-commercial flights for modifications, repairs or maintenance.

b. Reverse Thrust

Except for safety reasons, reverse thrust shall not be used at other than idle power. On the aprons, it is prohibited at any time.

2. GROUND PROCEDURES

a. Taxi Restrictions between 2200 and 0459 (2100 and 0359)

Maximum four aircraft are authorized to taxi simultaneously to the holding position(s) of the runway(s)-in-use. Additionally, only three aircraft are allowed to await take-off clearance at the holding position at the same time.

Engine run-up is not allowed at the holding position, except for run-up tests performed immediately before take-off as part of the take-off procedure.

b. Engine Test Runs and Idle Checks

Engine test runs and idle checks in the open air and without silencers must be restricted to the very minimum and require prior permission from the Airport Authority.

Engine test runs are only allowed between 0600 and 2100 (0500 and 2000). They can only take place on the crossing of TWY F3, Y, W1 and W21. If this crossing is not available due to infrastructural reasons, compass swing located at TWY D2 may be used instead.

c. Power Supply

The aircraft parking positions 140 to 174, 201 to 240, 680 to 699 and 969 to 973 are equipped with 400 HZ and aircraft parking positions 140 to 174, 201 to 240 and 680 to 699 are equipped with pre-conditioned air (PCA). As soon as possible after arrival at one of these positions (5 MIN after docking MAX), 400 HZ shall be connected and the APU switched off. Upon departure (15 MIN before ETD), the APU may be started and 400 HZ shall be disconnected. When 400 HZ or PCA is not available, GPU shall be used.

When no PCA is available and an authorization from the Airport Inspection has been obtained, the use of the APU is allowed during periods of extreme high or low temperatures for aircraft docked for more than 1 HR at the aircraft parking position.

3. ARRIVAL PROCEDURES

a. ILS Approach

Aircraft performing an ILS approach shall not intercept the GP below :

- 2 000 FT QNH for RWY 25L/R (3 000 FT and 2 000 FT respectively in case of simultaneous approach);
- 2 000 FT QNH for RWY 01;
- 3 000 FT QNH for RWY 19.

After interception, the aircraft shall not descend below the GP.

b. Surveillance Radar Approach

Aircraft performing an SRA without ILS assistance, shall not descend below 2 000 FT QNH before 6 NM from touchdown, nor fly thereafter below a descent path of 3°.

c. Visual Approach

Aircraft performing a visual approach without ILS or radar assistance, shall not descend below 1 800 FT QNH before intercepting the PAPI approach slope, nor fly below it thereafter.

d. Vectored Continuous Descent Operations (CDO)

When the traffic situation permits, ATC will facilitate vectored continuous descent for all RWY.

Facilitation of CDO will be provided at ATC discretion only.

When vectoring for continuous descent, ATC will, as soon as practicable after first call on the APP frequency, provide distance from touchdown and an approval to descend at pilot's discretion. The phraseology "when ready, descend" shall be used.

CDO will not be facilitated in adverse weather conditions that may affect the approach (wind shear, thunderstorms, etc.).

Subject to ATC instructions, inbound aircraft shall adopt a continuous descent profile - to the greatest possible extent compatible with safe operation of the aircraft - by employing minimum engine thrust, ideally in a low drag configuration, prior to the FAF/FAP.

e. Speed Limitation

Aircraft being radar vectored shall reduce speed to 250 KIAS when entering the radar vectoring area or when below FL 100. 250 KIAS MAX shall be respected by all pilots as soon as they cross one of the speed limiting points (SLP) as shown on chart AD 2.EBBR-STAR.01.

f. Special Procedures for Arrivals between 2200 and 0459 (2100 and 0359)

Traffic leaving IAF KERKY for approach to RWY 25L/R will not be cleared to descend below FL 70 until crossing R-360 BUB unless for vectored continuous descent operations (see § 3.4 above).

4. DEPARTURE PROCEDURES

a. General

The SID (see EBBR AD 2.22, § 3.2.1) constitute noise abatement procedures. It is therefore emphasized that pilots shall adhere to these routes as closely as performance permits. If unable to comply with these procedures, they shall advise ATC immediately.

b. Climb Gradient

In order to minimize noise nuisance, to clear obstacles in the departure area and for compliance with ATS airspace limits, aircraft shall maintain a net climb gradient of 7% MNM until passing 3 200 FT QNH. If unable to comply, pilots shall advise ATS accordingly when requesting start-up clearance.

c. Noise Abatement Take-off and Climb Procedures

The following operational noise abatement take-off procedures must be applied for outbound flights :

For turbo-jet aircraft :

- » from take-off to 1 700 FT QNH :
- » take-off power ;
- » take-off flaps ;
- » climb to V2 + 10 to 20 KT or as limited by body angle ;

at 1 700 FT QNH :

- » reduce thrust to not less than climb thrust ;

from 1 700 FT QNH to 3 200 FT QNH :

- » climb at V2 + 10 to 20 KT ;

at 3 200 FT QNH :

- » accelerate smoothly to en-route climb speed with flaps retraction.

For propeller aircraft:

- » from take-off to 1 700 FT QNH:
- » take-off power;
- » climb at maximum gradient compatible with safety;
- » speed not less than single engine climb speed, nor higher than best rate of climb speed;

at 1 700 FT QNH:

1. reduce power to the maximum normal operating power (if this power has been used for showing compliance with the noise certification requirements) or to the maximum climb power;

from 1 700 FT QNH to 3 200 FT QNH:

2. climb at the maximum gradients with reduced power, maintaining constant speed;

at 3 200 FT QNH:

3. accelerate smoothly to en-route climb speed.

d. Speed Restrictions

Unless otherwise instructed by ATC for safety reasons, maximum speed below FL 100 is 250 KIAS or clean speed (VZF), whichever is higher.

e. Special Procedures for Aircraft with MTOW > 200 T

When preferential runway system configuration RWY 25R/19 is in use for departures, the following aircraft shall use RWY 25R for departure, regardless of their destination.

ICAO aircraft type (see ICAO Doc 8643)						
A124	A332	A333	A342	A343	A345	A346
A388	AN22	B741	B742	B743	B744	B748
B74R	B74S	B764	B772	B773	B77L	B77W
B788	C5	C17	DC10	IL96	L101	MD11

- f. *Special Procedures for Departures between 2200 and 0459 (2100 and 0359)*
All departures from RWY 25R shall start their take-off at the beginning of the runway and preferably an uninterrupted take-off from W41/W42 will be made.

Un autre critère qu'il conviendrait d'analyser pour augmenter la capacité opérationnelle des pistes est la détermination stable des valeurs de composantes de vent, lesquelles ont été modifiées à de nombreuses reprises entre 2004 et 2007 (Ministre Anciaux) afin d'utiliser les autres pistes secondaires (01-07-19) :

AIP – EBBR – AD.2.20 / 4.2.1 Wind Criteria

06.02.2014 : normes de vent en vigueur : 7 nœuds de vent arrière sur les pistes préférentielles

RWY in use	RWY 25L/R		RWY 19 (TKOF only)
Tailwind MAX	7 kts		7 kts
Crosswind MAX	20 kts		20 kts
RWY in use	RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOF and ARR)
Tailwind MAX	0 kts – 3 kts (Incl)	0 kts – 3 kts (Incl)	0 kts – 3 kts (Incl)
Crosswind MAX	20 kts	20 kts	20 kts

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances :

1. When the crosswind component exceeds 20 kt (gusts included).
2. When the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included).
3. When the runways are contaminated or when braking action is less than good.
4. When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.
5. When pilots report excessive wind at higher altitudes resulting in go-arounds.
6. When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect approaching, arriving or departing traffic.
7. When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.
8. For landing, when the ceiling is lower than 1 500 m (500 ft) or the VIS is less than 1 900 m.
9. For departure, when the VIS is less than 1 900 m.

Opgemerkt moet worden dat de vluchtprocedures onafhankelijk en parallel zijn bij gebruik van banen 25R en 25L en banen 07L en 07R in de andere richting, dus zonder enige interferentie. Echter wordt het gebruik van afhankelijke en gekruiste banen waargenomen wanneer banen 19 en 25R/L of 01 en 07R/L samen gebruikt worden; in dit geval worden schema's met gekruiste banen gerealiseerd en landingen hebben voorrang op opstijgingen. Daarom zijn opstijgingen afhankelijk van landingen, wat de operationele uur capaciteit van het gebruik van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal verminderen naar aanleiding van de interferentie van banen die elkaar kruisen op de grond.

3.7 Voorstel 7: installatie op alle opstijg- en landingsbanen, navigatiesystemen en moderne technologieën voor veilig en efficiënt beheer van het luchtverkeer (pagina 13)

De naamloze vennootschap “Brussels Airport Company” vergist zich in haar Memorandum. Er bestaat geen navigatiesysteem om op de opstijgbanen te installeren, dit systeem bestaat alleen voor landingsbanen:

Op Brussel-Nationaal, zijn de I.L.S. van de volgende categorieën:

- Baan 01: CAT I
- Baan 19 : CAT I
- Baan 25R : CAT III
- Baan 25L : CAT III
- Banen 07L en 07R : geen ILS, alleen VOR visuele benaderingen

De nieuwe navigatiehulpmiddelen moeten nu worden bediend via satellietbegeleiding (PBN) en niet met behulp van luchtvaartgrondbakens (I.L.S. - Instrument Landing System). **Ter ondersteuning en aanmoediging van de inzet van luchtvaartnavigatie, voornamelijk gebaseerd op satellietmiddelen, heeft de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) het concept "PBN" (Performance Based Navigation) ontwikkeld en elk land gevraagd om zijn uitvoeringsplan op te stellen.**

Op prestaties gebaseerde navigatie, het PBN-concept

Op prestaties gebaseerde navigatie (PBN – Performance Based Navigation) wordt gedefinieerd als een soort luchtvaartnavigatiedienst (RNAV) dat is onderworpen aan vereisten voor navigatieprestaties, voorgeschreven in specifieke navigatie.

Een navigatiespecificatie wordt gedefinieerd als een reeks voorwaarden waaraan een vliegtuig en zijn bemanning moeten voldoen om een PBN-vlucht in een bepaald luchtruim uit te voeren.

Er bestaan 2 soorten navigatiespecificaties:

➤ RNAV-specificatie: navigatiespecificatie zonder waarschuwingsvereisten aan boord

➤ RNP-specificatie: navigatiespecificatie met waarschuwingsvereisten aan boord

Oppervlaktenavigatie

De oppervlaktenavigatie (RNAV) is een instrumentvliegmethodes waarmee een vliegtuig elk traject binnen een puntennetwerk (waypoints in het Engels) kan gebruiken in plaats van direct tussen grondstations te navigeren (conventionele methode), wat het mogelijk maakt het verkeer soepel te laten verlopen en routes te optimaliseren. Dit systeem werd ontwikkeld in de Verenigde Staten vanaf de jaren 1960 en de eerste routes werden gepubliceerd in de jaren 1970. Het werd gepopulariseerd door de ontwikkeling van satellietnavigatiesystemen.

Overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en exploitatieprocedures voor prestatie gebaseerde navigatie, aankomstprocedures (STAR) of opstijgingen (SID) moeten vanaf 25 januari 2024 voldoen aan de vereisten van de RNAV 1-specificatie.

RNAV-naderingen (GNSS)

Een RNAV-benadering (GNSS) is een instrumentnaderingsprocedure wat op grond gebaseerde radionavigatie (LOC, Glide, VOR, NDB en DME) elimineert waarbij op middellange termijn grondbakens kunnen verwijderd worden en dus ook de onderhoudskosten van alle radio-navigatiebakens op de grond. Vliegtuigen evolueren in een breed gebaseerd satellietvergrotingssysteem (SBAS) waarin de positiebepaling van het vliegtuig wordt afgeleid van een satellietzender.

Overzicht van ingebruikname van naderingsprocedures en PBN landingen van skeyes gepubliceerd in de A.I.P. voor de Luchthaven Brussel-Nationaal:

- Banen 25R/25L 02/03/2017
- Baan 01 02/03/2017
- Baan 19 11/10/2018
- Banen 07L/07R tijdelijk:

↗ 2016: gepubliceerd op 12 mei 2016, gebruik tussen 26 juli en 25 september 2016 alleen RNP-procedure voor baan 07L.

↗ 2018: gepubliceerd op 17 oktober 2018, alleen gebruikt tussen 8 november en 13 december 2018, NOTAM schort publicatie van RNP-procedures op voor banen 07L en 07R.

De beslissing om PBN-procedures te publiceren (precieze navigatie bij landing) is een exclusieve bevoegdheid van de federale staat. Er zou ook worden aangegeven dat alle PBN- of interceptieprocedures van I.L.S. identiek zijn voor alle banen, terwijl momenteel enkele onderscheppingen in de as van de baan op 2.000 voet gebeuren voor banen 01 en 25R, maar op 3.000 voet voor aankomsten 19 en 25L alleen door FLORA.

In overeenstemming met de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en exploitatieprocedures voor prestatie gebaseerde navigatie, moeten naderingsprocedures die aan de vereisten van de RNP-specificatie voldoen uiterlijk op 3 december 2020 aan het einde van de banen van de luchthaven uitgevoerd zijn:

Art. 7. Inwerkingtreding en handhaving

2. Deze Verordening is van toepassing met ingang van 3 december 2020.

3.8 Voorstel 8: Verbetering van spoorwegverbindingen (pagina 14)

Geen commentaar.

3.9 Voorstel 9: verbindingen met tram- en metronetwerken (pagina 14)

Geen commentaar.

3.10 Voorstel 10: wegverkeerdoorstroming (pagina 15)

Geen commentaar.

3.11 Voorstel 11: efficiënt gebruik van hulpbronnen (pagina 16)

We maken van de gelegenheid gebruik om u eraan te herinneren dat de houder van de luchthavenvergunning verplicht is om samen te werken met de Ombudsdienst overeenkomstig met artikel 36 van zijn vergunning, wat niet altijd het geval is, en dat Brussels Airport Company niet altijd de juiste informatie verschaft of helemaal niet samenwerkt. Dit maakt onze missie van verspreiding van informatie moeilijk of zelfs gewoon onmogelijk door ons geen toegang te geven tot bepaalde informatiebronnen.



3.12 Voorstel 12: vraag naar de nodige garanties om voldoende gebruik te kunnen maken van de luchthaveninfrastructuur en de capaciteit van de banen (pagina 19)

De wetteksten die de heffingen bepalen die op de houder van de luchthavenvergunning rusten, moeten in herinnering worden gebracht:

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

Art. 3.

De licentie voor de uitbating van de Luchthaven Brussel-Nationaal wordt verleend aan B.I.A.C. Sectie II. – exploitatievoorwaarden

Art. 4.

De houder verzekert de Luchthaven Brussel-Nationaal van:

1° landingsoperaties, grondbewegingen, het stationeren en opstijgen van passagiers- en vrachtvliegtuigen;

4° luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid en grondbeveiliging, met uitsluiting van de taken van algemene politie en luchtvaartinspectie, alsook van de militaire taken;

5° het ontwerpen, bouwen, inrichten, onderhouden, moderniseren, ontwikkelen en het ter beschikking stellen van de luchthaveninstallaties met inbegrip van de parkings voor voertuigen, de toegangswegen, de banen en de aprons.

Art. 5.

De Luchthaven Brussel-Nationaal wordt harmonieus uitgebaat en ontwikkeld, waarbij gewaakt wordt:

1° over een voldoende capaciteit;

2° over een kwaliteit die overeenstemt met de nationale en internationale normen en gebruiken, onder meer deze met betrekking tot veiligheid en milieu en die vergelijkbaar zijn met deze van de referentieluchthavens;

3° met de belangen van haar gebruikers en passagiers.

Sectie III. – Verplichtingen van de houder

Art. 7.

Overeenkomstig artikel 30 van het Koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, moet de houder:

1° de luchthaveninstallaties onderhouden en ontwikkelen in economisch aanvaardbare omstandigheden zodat de veiligheid en de beveiliging van personen en luchthaveninstallaties, de voortdurende certificatie van de luchthaveninstallaties, een voldoende capaciteit, rekening houdend met de ontwikkeling van de vraag en de internationale rol van de Luchthaven Brussel-Nationaal, en een hoog kwaliteitsniveau, worden verzekerd;

12° het isolatieprogramma opgelegd door de Koning uitvoeren.

De vergunninghouder heeft niet geïnvesteerd in de ontwikkeling van luchthaveninfrastructuur. Het zou verstandig zijn geweest om een taxibaan op de grond te bouwen naar baan 25L om onafhankelijke en parallelle opstijgoperaties te kunnen uitvoeren, of om baan 25L te verlengen.

Bovendien is de sinds 1980 beloofde reactortesthal nog steeds niet gebouwd, evenmin als de geluidsmuur die de hele luchthaven moest omringen.

Daarnaast werd het FANVA-isolatiefonds, sinds 2002 beheerd door Brussels Airport Company, nog steeds niet aangedreven; gewezen dat de Belgische Staat in 2011 en 2018 veroordeeld is voor schuld door landingen naar baan 01 te hebben verplaatst zonder bijhorende isolatie of onteigening. Het isolatiefonds bestaat, wordt beheerd door Brussels Airport Company, maar heeft nooit een uitbetaling ontvangen.

3.13 Voorstel 13: Beleid van ruimtelijk ordening (pagina 20)

Geen commentaar.

4. CONCLUSIES

Dit Memorandum roept op tot wijziging van bevoegdheden tussen het Federaal en de Federale entiteiten, wat een grondwetsherziening en een aanpassing van de speciale wetten vereist.

Ik geef u graag meer uitleg over deze elementen tijdens een gesprek. Ik dank u alvast om zo vriendelijk te zijn uw beschikbaarheid voor de komende weken mee te delen om een gesprek in te plannen.

Waarschuwing

Deze studie heeft geen wettelijke of beslissingswaarde en is alleen informatief met als enig doel de samenvatting van de geluidsoverlast rond de luchthaven Brussel-Nationaal samen te vatten.

De feiten en voorstellen die in dit document zijn samengevat, vormen GEEN standpunt of een vast oordeel.

Deze studie is gebaseerd op het Koninklijk besluit van 15 maart 2002 tot oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal:

Artikel 2: de Ombudsdienst is functioneel onafhankelijk;

Artikel 3: de Ombudsdienst voert zijn missies onafhankelijk uit;

Artikel 9: de Ombudsdienst houdt actuele documentatie bij met betrekking tot de geluidshinder en vliegtuigtrajecten op de Luchthaven Brussel-Nationaal.





Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

c/o skeyes site te Steenokkerzeel, lokaal S.1.3.08

Tervuursesteenweg 303, 1820 Steenokkerzeel

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Philippe TOUWAIDE

Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

Tweede editie 2024