



voluit leven

KORTENBERG

MINDER HINDER PLAN

9 november 2022

**GC COLOMBA
KORTENBERG**



SPREKERS

- **Chris Taes**
 - ✓ 18 jaar burgemeester
 - ✓ Auteur «Wellness aan de startbaan»
- **Henk Cuypers**
 - ✓ Voorzitter Burgerforum Luchthavenregio
- **Philippe Touwaide**
 - ✓ Luchtvaart-Ombudsman van de Federale Regering



1. VERTREKKENDE NACHTVLUCHTEN

- Uitmaken
- Verstoorde nachtrust => nefaste invloed op de gezondheid
- Afstemmen op tendens andere luchthavens



2. GELUIDSARME VLIEGTUIGEN

- Versnelde invoering
- Beleidskader op basis van WHO normen
- Versneld uitfaseren van de meest lawaaierige vliegtuigen



3. HANDHAVING

- Beboeting vliegtuigmaatschappijen indien procedures niet gevolgd



4. VERLENGING 25 L/07R

- NEEN!!!
- Geen uitbreiding taxibaan



5. ANDERE REGIONALE LUCHTHAVENS

- Betere samenwerking uitbouwen



6. OPENBAAR VERVOER

- Uitbouw openbaar vervoernetwerk
- Afschaffen diablo-taks



7. GELUIDSNORMEN

- Uniform: consensus met verschillende gewesten



8. PROEFDRAAIEN

- In gesloten loods



9. OMGEVINGSIMPACT

- Onafhankelijke wetenschappelijke studies
 - Monitoring depositie stikstof, fijn stof, ultra fijn stof
 - Plan van aanpak met milderende maatregelen
-



10. PLAN-MER

- Opmaak globaal Plan-MER
- Alle milieuhinder komt aan bod



11. KLIMAATPLAN 2035

- Airside
- Landside



12. GELUIDSBELASTINGSKAART

- Wie
 - Periode
 - Omstandigheden
 - Tijdstip
 - Banen
 - Vliegprocedure
 - Geluidsniveau
-



12. GELUIDSBELASTINGSKAART

- Overvliegintensiteit
- Geluidspieken
- Frequentie



13. VLIIEGBEWEGINGEN

- Plafonneren
- Max 74/uur tijdens piekperiodes
- Max 250.000/jaar



14. OMGEVINGSVERGUNNING

- Van bepaalde duur ipv onbepaalde
- Max 20 jaar
- Tussentijdse evaluatie na 10 jaar



15. LUCHTHAVENBELEIDSVISIE

- Duurzame visie
- In overleg tussen federale overheid – Vlaanderen – luchthavengemeenten - andere belanghebbenden

Kortenberg en de nationale luchthaven van Zaventem

Historiek van een volgehouden eis tot
leefbaar evenwicht

Brussel-Nationaal of Zaventem ...?



Je weet toch waar je gaat wonen ...



Het begon in Haren ...



Dan naar Melsbroek ...



En uiteindelijk naar Zaventem ...



Van 8 miljoen naar 26 miljoen passagiers...

Evolutie van het aantal reizigers:

- jaren '80 : 8 miljoen passagiers / jaar
- 2000 (hoogtepunt van Sabena): 22 miljoen passagiers/jaar
- 2019 (voor COVID): 24 miljoen passagiers/jaar

Luchthaven boven de hoofden ...

- Vanaf de jaren '90 neemt het protest van omwonenden toe omwille van de exponentiële stijging van het aantal vluchten.
- Het economische belang overweegt en klachten van omwonenden worden niet ernstig genomen.
- Regelmatig zijn er geruchten dat landingsbaan 25 L 'moet' worden verlengd.
- Maatregelen om de leefkwaliteit van de omwonenden te bewaken, blijven uit.

Luchthaven boven de hoofden ...

- Gemeenten nemen het voortouw bij de verdediging van hun leefomgeving.
- Sommige gemeentebesturen eisen wel alle lusten op, maar weigeren hun deel in de lasten (Brussel).
- Kortenberg heeft altijd een zeer evenwichtige houding aangenomen.
 - De luchthaven is nuttig en nodig voor economie en tewerkstelling.
 - De luchthaven moet bij de exploitatie rekening houden met de omwonenden.

Wie 'krijgt' de (grootste) hinder?

- Tot 1999: preferentieel baangebruik wordt prioritair bepaald door criterium 'veiligheid'
- In 1999: gepruts aan de vliegroutes om bepaalde gemeenten te ontzien
- Vanaf 1999: diverse spreidingsplannen met steeds nieuwe groepen gehinderden
- Verschillende regio's, gemeentebesturen en bewonersgroepen proberen zo veel mogelijk hinder af te wentelen op 'de anderen'
- Vele juridische procedures

Een kl***-dossier ...

- Beperking van het aantal nachtvluchten (deputatie Vlaams-Brabant) in twee stappen: 2004 (25000/jaar, waarvan 10121 vertrekkende); 2008 (16000/jaar, waarvan 5000 vertrekkende)
- 2000 – 2007: opeenvolgende ministers bijten hun tanden stuk op het 'moeilijke' dossier
- 2008 'principiële consensus' in federale regering om geluidshinder te beperken, maar niet opgevolgd.
- 2014 'embryonale vliegwet' in eerste lezing op federale ministerraad, maar niet opgevolgd.
- Sindsdien: veel geblaas, maar weinig wol ...

Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant

- In 2017 opgericht (in het Kortenbergse gemeentehuis)
- Alle betrokken gemeenten + provinciebestuur werken samen aan gemeenschappelijk standpunt
- Talrijke contacten met Vlaamse en federale overheid

Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant

- Tot 2017: 'milieustakingsvorderingen' – NIMBY
- Gemeentebesturen en bewonersgroepen werden tegen elkaar uitgespeeld
- 14 februari 2018: 'aansprakelijkheidsvordering' – doel: federale overheid moet zelf met evenwichtige oplossing komen
- In eerste aanleg geen gelijk / in voorjaar 2022 beroep ingesteld – uitspraak verwacht in 2024

Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant

Standpunt ten aanzien van Masterplan van
BAC op Forum 2040

Masterplan luchthaven: onverteerbaar



Waarom verlenging van 25L?

- NIET omwille van de capaciteit
- NIET omwille van de veiligheid
- WEL omwille van de Brusselse lobby

MAAR: een inwoner uit Kortenberg is even veel waard als een inwoner uit Brussel

Ombudsdienst: cartografie van geluidsbelasting

2019 (voor COVID)

- Zone Diegem had meeste overvluchten: 101.607
- Kortenberg had op één na meeste overvluchten: 81.404
- Op 3 staat Wezembeek-Oppem met 52.509
- Zone Haren / Evere / Schaarbeek Noord: 45.803
- Alle andere Brusselse zones: minder dan 10.000 ...

ENVISA-studie door Gilkinet (2022) niet objectief / niet geloofwaardig

- Geluidscontouren niet hetzelfde als geluidsbelasting
- Duidelijk ten voordele van Brusselse gemeenten (cfr. berekening geluidsniveaus)
- Bevindingen stemmen niet overeen met realiteit (cfr. geluidscartografie)
- Verlenging van 25 L zou – weer eens – de ‘oplossing’ zijn

Globale, evenwichtige, vooruitziende aanpak

- Veiligheid (piloten/passagiers/omwonenden) is prioritair
- Nood aan een ander / nieuw exploitatiemodel
- Evidente maatregelen om omwonenden te respecteren:
 - beperken / uitfaseren van (vertrekkende) nachtvluchten
 - ILS (instrument landing systems) op alle startbanen
 - Multimodale aanpak om korteafstandsvluchten te beperken
 - Betere coördinatie tussen de verschillende luchthavens
 - Continuous descent approach
 - Opleggen van nieuwe geluidsnormen aan vliegtuigen (QC) – zie 2010
- Reële aandacht voor welzijn van de omwonenden
- Transparantie over plannen en intenties (Europese Richtlijn 598/2014)

Eensgezind samen voor een leefbare luchthavenomgeving

- Sinds 2000 heeft Kortenberg altijd een eensgezind standpunt ingenomen
- Nood aan gezamenlijk draagvlak bestuur / omwonenden
- Evenwicht bewaren tussen economische en ecologische belangen
- Respect voor veiligheid, feiten en wetenschap
- Oprechte, respectvolle en open dialoog met luchthavenuitbater, alle betrokken overheden én de omwonenden is nodig

Ideeën voor een duurzame luchthaven

Infoavond gemeente Kortenberg

Minderhinderplan en luchthavendossier

De visie van het Burgerforum Luchthavenregio

9 november 2022



Agenda

1. Even opfrissen. Het Burgerforum Luchthavenregio?
2. 12 punten, voorwaarden voor een duurzame luchtvaart
3. Stand van zaken (nieuwe) omgevingsvergunning voor de luchthaven



Even opfrissen: Burgerforum Luchthavenregio?

- In 2016 pakte de luchthavenuitbater uit met een Masterplan 2040. Dat plan hield geen of te weinig rekening met omwonenden, milieu, gezondheid, mobiliteit en veiligheid.
- Het Burgerforum Luchthavenregio is toen opgericht en is een bundeling van drie bestaande inwonersgroepen van gemeenten rond de luchthaven en betrokken burgers en de steun van Natuurpunt.
- In tegenstelling tot BAC stelt het Burgerforum Luchthavenregio een plan voor waarbij we gaan voor een duurzame uitbating van de luchthaven.

Burgerforum Luchthavenregio is een koepel van bewonersverenigingen en werkt samen met Natuurpunt



Even opfrissen



De visie van het Burgerforum

- Tegen de uitbreidingsplannen, niet tegen de luchthaven
- Ontwikkeling kan binnen huidige infrastructuur
- Garanties voor leefbaarheid = draagvlak
- Stop de stijgende klimaatimpact
- Geen verschuiving van de luchthaven naar het Oosten, weg van Brussel: lusten en lasten voor iedereen
- Stop NIMBY (Not-in-my-backyard)
- 12-puntenplan: concrete actiepunten voor een duurzame luchtvaart

12 puntenplan in een notendop

1. Plafond aantal bewegingen
2. Geen zwaardere piek
3. Historisch preferentieel baangebruik
4. Stillere vliegtuigen
5. Afschaffing nachtvluchten
6. Invoering geluidsnormen
7. Proefdraaien in loodsen
8. Plafond op vervuiling per vliegtuig
9. Vervuiler betaalt: slimme heffingen
10. Samenwerking en connectiviteit luchthavens
11. Globaal mobiliteitsplan
12. Strategische luchtvaartvisie



**Meerdere punten zijn verankerd
in het Minderhinderplan van
Kortenbergh**

Stvz (nieuwe) milieuvergunning luchthaven

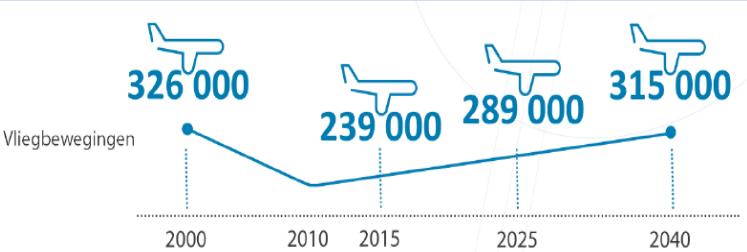
- Het zgn. **Overlegplatform Gilkinet** (op bevel van de rechter)
 - Doel: geluidsoverlast luchthaven verminderen
 - Resultaat: tot hiertoe een slag in het water
- Het initiatief van de **Bond Beter Leefmilieu (BBL)**
 - Doel: minimumprogramma om op te nemen in de nieuwe omgevingsvergunning
 - Resultaat: 4 speerpunten voor aanpak **geluidsoverlast aan de bron**:
 - uitfaseren nachtvluchten
 - plafond vliegbewegingen
 - stillere vliegtuigen
 - ook geluidsnormen in Vlaanderen

1. Uitmageren nachtvluhten : afbouw en verbod nachtvluhten

Kiezen voor gezondheid omwonenden boven cargo en charters

- 215 vroegtijdige overlijdens / jaar in Vlaanderen wegens verstoorde slaap *
- Door nachtvluhten lopen 215.000 omwonenden minstens 25 % meer risico op hart- en vaatziekten (hartkramp, hartinfarct, hersentrombose)
- Zaventem wegens ligging erg gevoelig voor geluidsoverlast maar heeft één van de meest lakse nachtregimes in Europa : de vuilbak van West-Europa
- de nacht is de periode tussen 23h en 7h (Europese nacht versus Vlaamse nacht)

2. Max. 220.000 vliegbewegingen per jaar

| BAC Masterplan | Burgerforum Luchthavenregio | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|-----------------|------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|--|
|  <p>Vliegbewegingen</p> <table border="1"><thead><tr><th>Jaar</th><th>Vliegbewegingen</th></tr></thead><tbody><tr><td>2000</td><td>326 000</td></tr><tr><td>2010</td><td>239 000</td></tr><tr><td>2015</td><td>289 000</td></tr><tr><td>2025</td><td>289 000</td></tr><tr><td>2040</td><td>315 000</td></tr></tbody></table> | Jaar | Vliegbewegingen | 2000 | 326 000 | 2010 | 239 000 | 2015 | 289 000 | 2025 | 289 000 | 2040 | 315 000 | <ul style="list-style-type: none">➤ Plafond = garantie voor evenwicht economie en leefbaarheid omwonenden➤ Waarom 220.000?<ul style="list-style-type: none">➤ Net voor Corona : 234.000 vluchten- afbouw van nachtvluchten- afbouw korte-afstandsvluchten |
| Jaar | Vliegbewegingen | | | | | | | | | | | | |
| 2000 | 326 000 | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 239 000 | | | | | | | | | | | | |
| 2015 | 289 000 | | | | | | | | | | | | |
| 2025 | 289 000 | | | | | | | | | | | | |
| 2040 | 315 000 | | | | | | | | | | | | |
| <p>Streefcijfer 2040 niet realistisch:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Niet leefbaar in druk bevolkt gebied➤ Klimaatdoelstellingen 2030 <p>=> The sky is the limit!</p> | | | | | | | | | | | | | |

- Plafond van 500.000 naar 440.000 : krimpscenario omwille van stikstof
- Plafond bereikt in 2017 negeren afspraken mbt selectiviteit
- Schrapping vrachtluchten wegens minst rendabel voor luchthaven
- Verschillende luchtvaartmaatschappijen kiezen voor Zaventem

3. Gebruik van geluidsarmere vliegtuigen, een lage emissiezone in de lucht

een lage-emissiezone voor alle vliegtuigen die opstijgen en landen, en dat zowel voor geluid als voor de uitstoot van CO₂, fijn stof en stikstofoxiden

| Max. toegestane quota counts* volgens tijdstip | Nu | Voorstel | Heathrow** |
|--|----|----------|----------------------|
| 23-6u | 8 | 3 | 2 (23.30-6u) |
| 6-7u | 12 | 4 | 4 (23-23.30 en 6-7u) |
| 7-21u | 48 | 4 | |
| 21-23u | 24 | 3 | |

Respect voor Europese nacht!

*Berekende geluidshoeveelheid voor landing en vertrek, per vliegtuigtype

** Berekening QC niet identiek aan die van Zaventem

4. Geluidsnormen voor de luchtvaart in Vlaanderen

Vlaamse overheid moet ingrijpen om zijn burgers te beschermen

- Geluidsnormen in Brussel en niet in Vlaanderen leidt tot meer routes boven Vlaanderen => nog meer geluidshinder
- Brusselse normen sedert 1999, technologie sterk geëvolueerd
- Overtredingen geconcentreerd:
 - Nacht (meer processen-verbaal dan verhoudingsgewijs overdag)
 - Vooral tussen 6 en 7u
 - Enkele types vliegtuigen
- Zowel het maximaal piekgeluid als de maximale overvluchtfrequentie opnemen in de vergunning

Tot besluit

- Deze vier speerpunten verankeren in de nieuwe omgevingsvergunning voor de luchthaven (midden 2024)
- respect voor omwonenden en geluidsoverlast drastisch aan de bron aanpakken.
- Zeer goede zaak dat de gemeente Kortenberg een aantal van deze punten in het geactualiseerde Minderhinderplan heeft opgenomen
- Ook de ombudsman van de luchthaven steunt dit initiatief (30 concrete oplossingen om overlast te verminderen)
- Meer informatie via:
<https://www.bondbeterleefmilieu.be/wij-liggen-er-wakker-van>

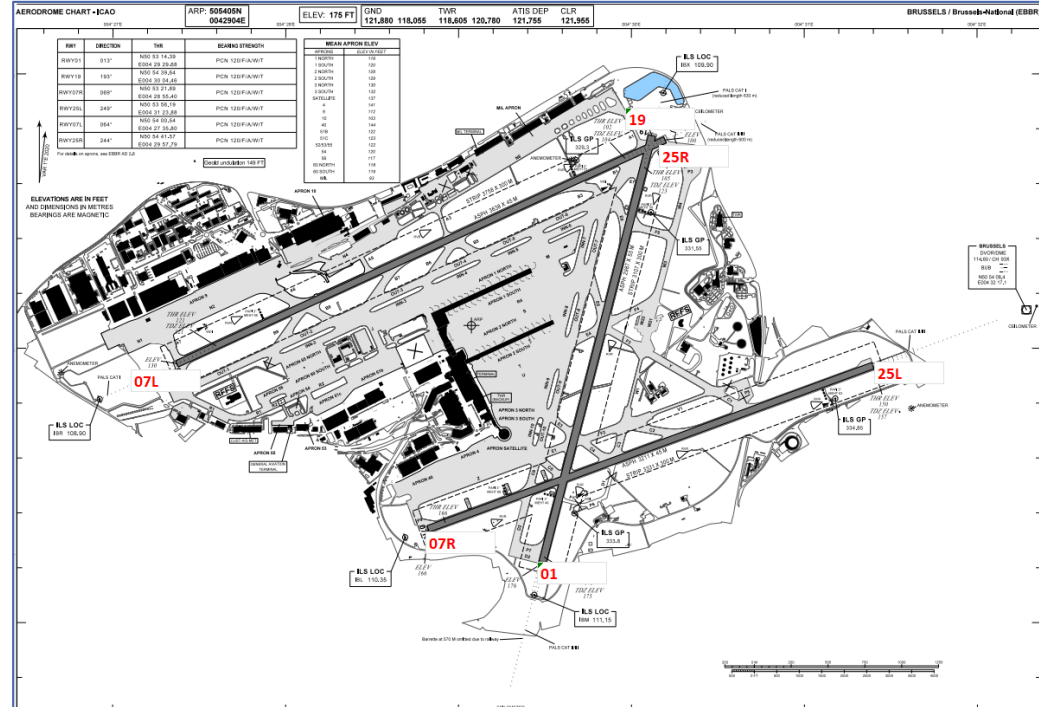


KORTENBERG

Ombudsdienst van de Federale Regering voor
de Luchthaven van Brussel-Nationaal
- 09/11/2022 -



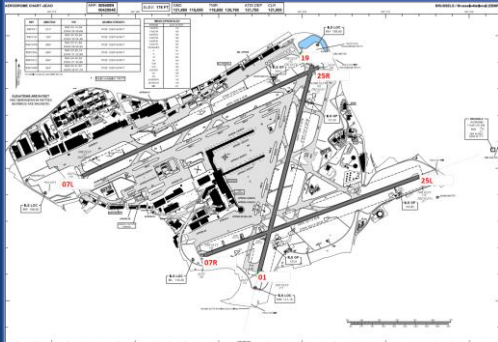
BANENSTELSEL EBBR



- 3 banen die in beide richtingen kunnen gebruikt worden.

- 25R/07L 25L/07R 01/19





PRS

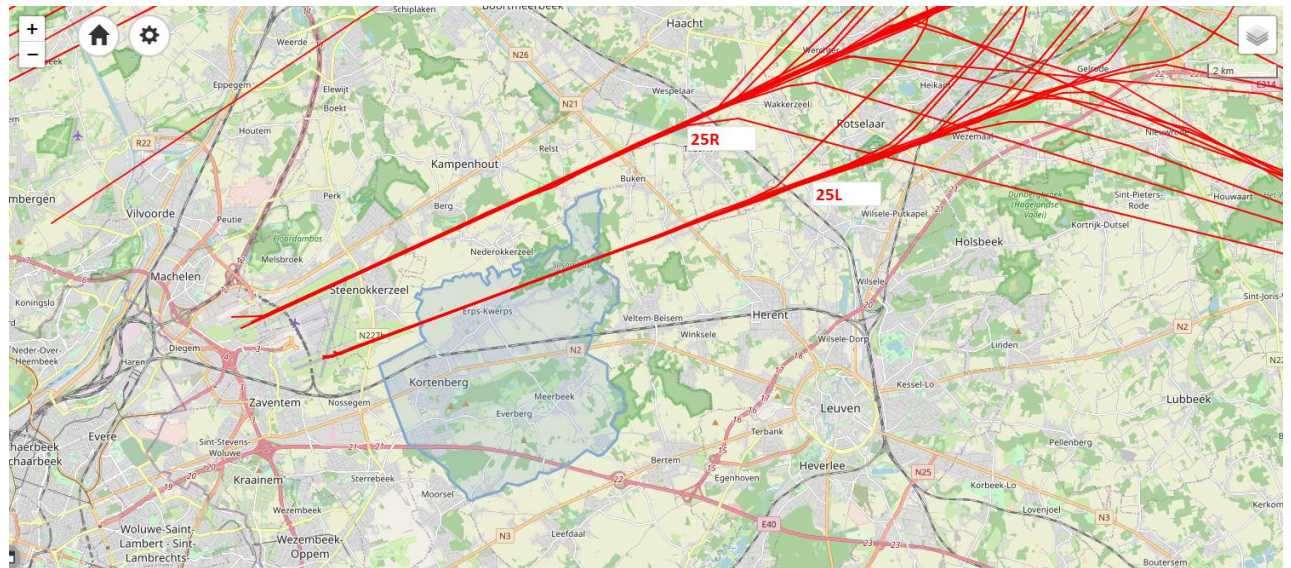
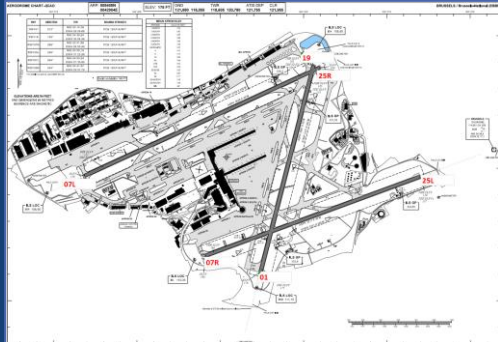
- Er bestaat op de luchthaven Brussel-Nationaal een **PRS**, voor 'Preferential Runway System', in het Nederlands 'Preferentieel Banenplan' of 'Preferentieel baangebruik', **de REGEL**.
- Voor **de landingen** voorziet dat PRS vooral landingen op de banen 25L/R. Enkel in de nacht van ZONDAG op MAANDAG wordt niet op de banen 25 geland maar op baan 19.
- Voor **de opstijgingen** voorziet het PRS tijdens **de dag** opstijgingen van baan 25R, in de daluren van het weekend in combinatie met baan 19.

En tijdens **de nacht** voorziet het PRS tijdens de weeknachten opstijgingen van baan 25R in combinatie met baan 19.

- Tijdens de 3 weekendnachten vinden de bewegingen afwisselend plaats op één enkele baan (nacht vrijdag op zaterdag baan 25R (DEP enkel tussen 23u00-00u59) – nacht zaterdag op zondag baan 25L en nacht zondag op maandag baan 19 (DEP enkel tussen 23u00 en 23u59).
- Er zijn m.a.w. tijdens de 3 weekendnachten periodes voorzien tijdens dewelke GEEN nachtslots mogen worden toegekend voor OP TE STIJGEN. (en die daarom de stille nachten worden genoemd).
- Die periodes betreffen dus in de nacht van vrijdag op zaterdag de periode 01u00-05u59, en in de nacht van zaterdag op zondag en zondag op maandag de periode 00u00-05u59. De stille nachtperiodes gelden NIET voor de landingen.

NACHTVLUCHTEN

- Er geldt op de luchthaven van Brussel-Nationaal **GEEN VERBOD** op nachtbewegingen, wel een **BEPERKING** opgelegd op het jaarlijks aantal toegekende nachtslots (een slot is een toelating om op te stijgen of te landen). Op de luchthaven wordt geopereerd op basis van de operationele dag (periode 06u00-23u00) en operationele nacht (periode 23u00-06u00). Het jaarlijks aantal nachtslots bedraagt maximum 16.000 slots, waarvan maximum 5.000 voor op te stijgen.

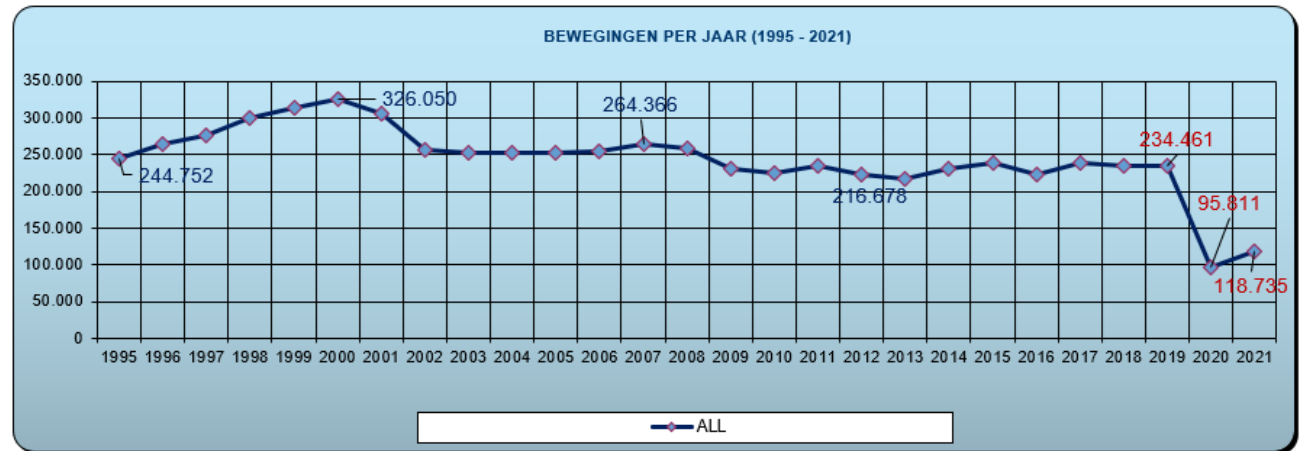


- KORTENBERG – ERPS-KWERPS – EVERBERG – MEERBEEK

BEWEGINGEN per JAAR (1995 - 2021)

BEWEGINGEN PER JAAR

- AFNAME van het vliegverkeer door COVID sinds maart 2020
2019 (234.461) - 2020 (95.811) - 2021 (118.735)
- Ondertussen HERVAT het vliegverkeer. Voor de maand september 2022 zit men aan 80,7% van het aantal bewegingen in september 2019.

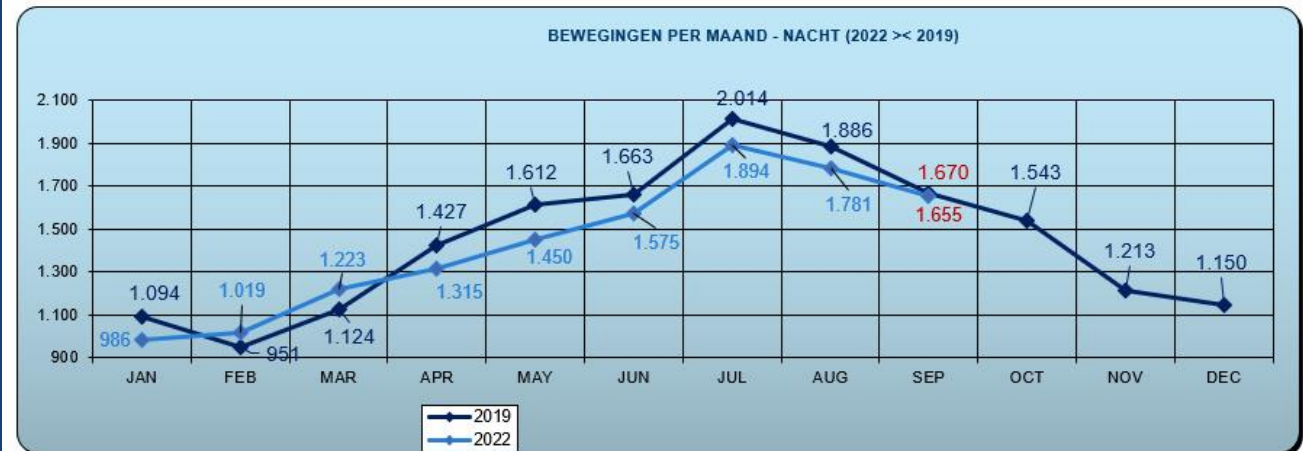
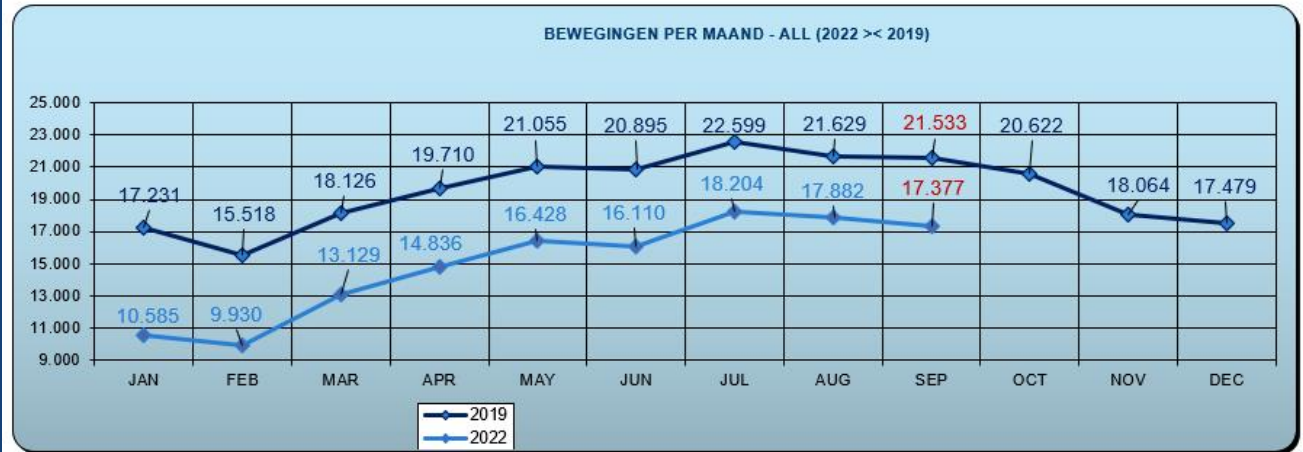


BEWEGINGEN per MAAND – All / Nacht (2022 >< 2019)

BEWEGINGEN PER MAAND

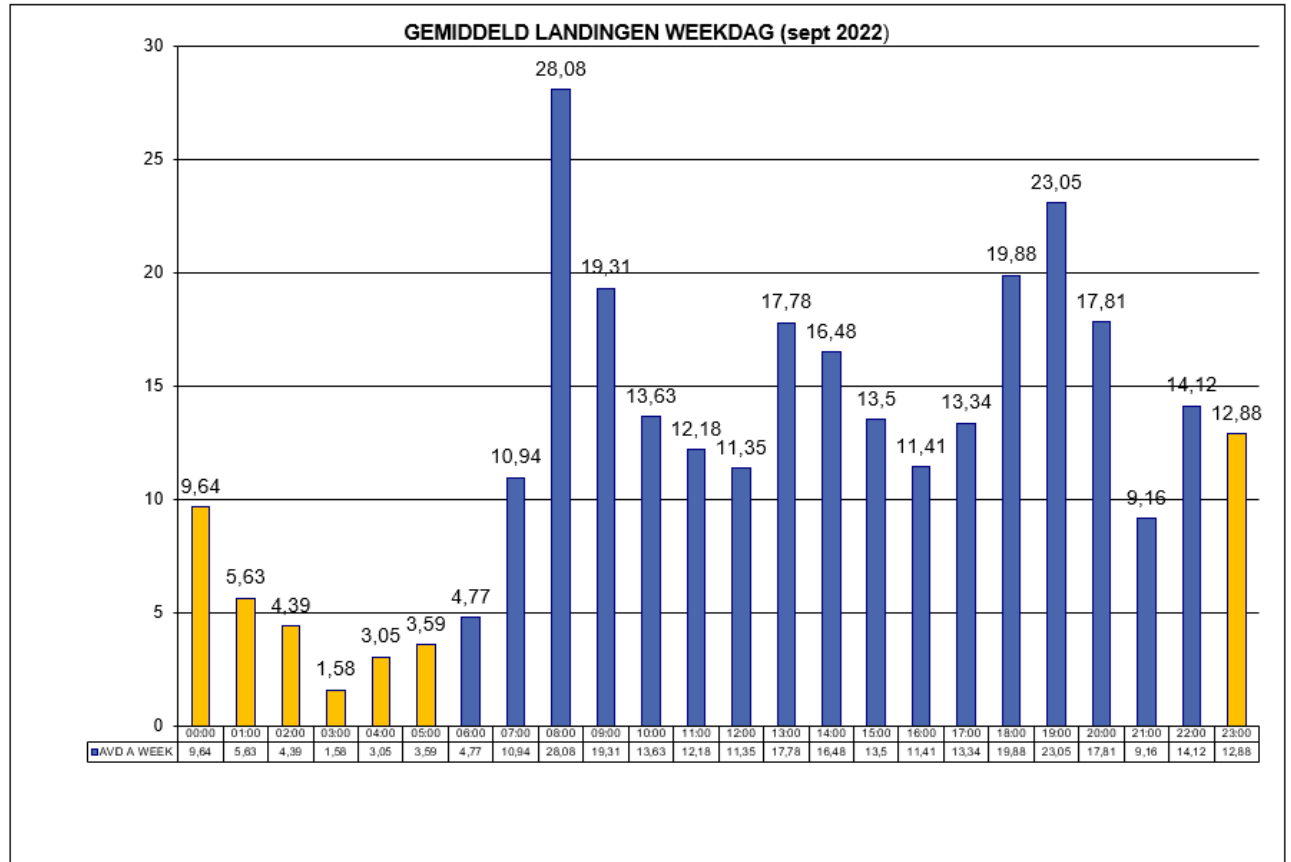
Voor de maand sept 2022 zit men globaal aan 80,7 % van het aantal bewegingen in sept 2019

Tijdens de nacht is de situatie van september 2022 identiek aan die van september 2019



SEPT 2022

Gemiddeld aantal landingen per uur tijdens de weekdays



PRS – verdeling ARR 25R/L DAG-NACHT

- Tijdens de operationele **DAG-periode** (06u00-22u59) wordt baan 25R reeds in gebruik genomen voor alle opstijgingen, en ligt het % landingen op baan 25L hoger dan dat op baan 25R.
- Tijdens de **NACHT** ligt het % landingen op baan 25R hoger dan op baan 25L. Baan 25R heeft 's nachts vaak de voorkeur om te landen omdat het gebruik ervan de taxi-tijd van de cargovliegtuigen / Integrators aan de grond verkort omdat de cargoloodsen zich rechts ten opzichte van het einde van die landingsbaan bevinden en links de uitgangswegen van de vliegtuigen van de belangrijkste nationale maatschappij.
- Anderzijds geldt het omgekeerde tussen 04u00 en 05u59, een piek uur van landingen op baan 25L door zwaardere A332 en A333, vooral komende uit Afrika. Deze vliegtuigen verkiezen te landen op baan 25L omdat de taxi-tijd van de vliegtuigen wordt verkort richting de pier-B terminals van de non-Schengen vluchten.

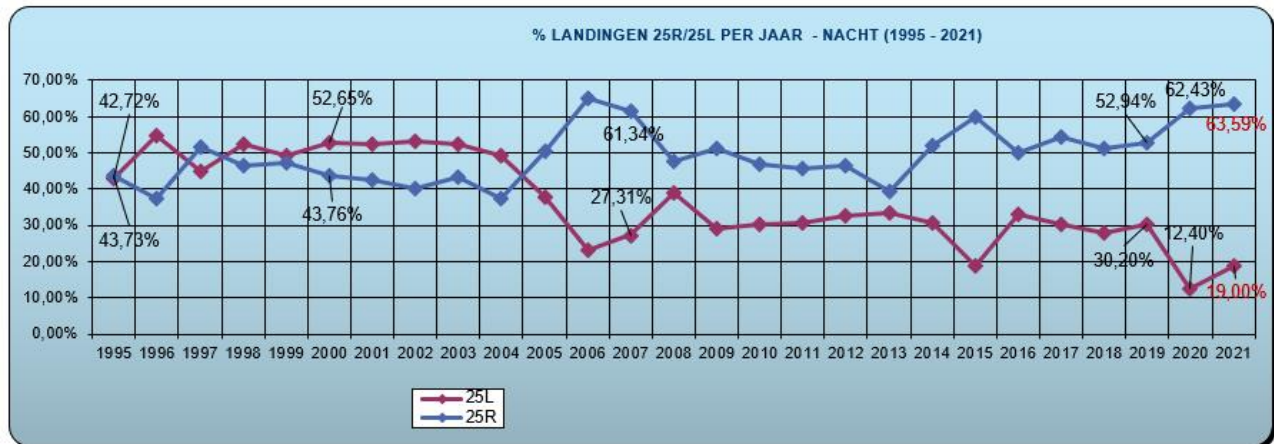
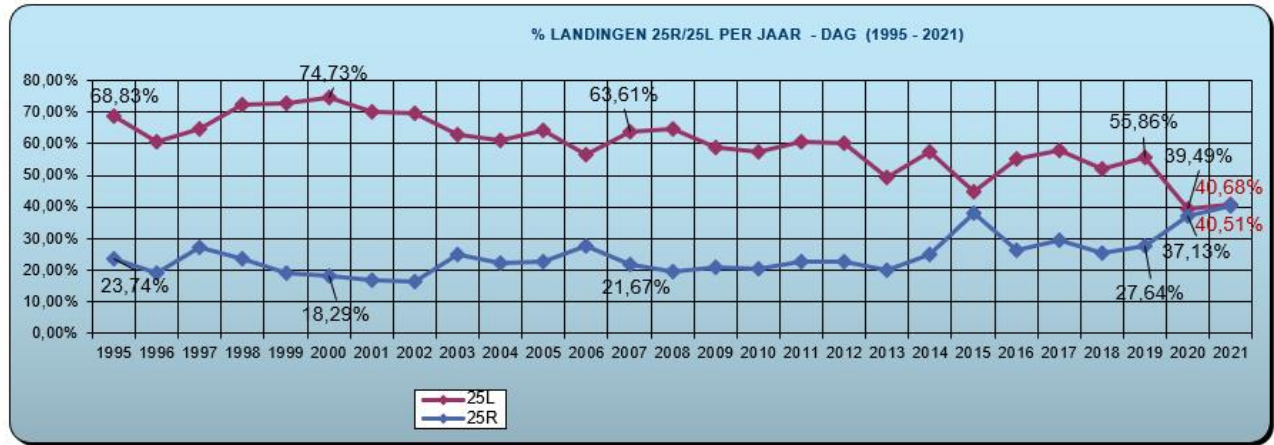
Er werd nooit een criterium gedefinieerd wat betreft de verdeling van de landingen op baan 25L of 25R. Het is zinvol om de taxitijd van de vliegtuigen te verkorten en het kruisen van banen aan de grond te vermijden.

- Cargovliegtuigen / integrators zullen vragen om op baan 25R te mogen landen, vooral omdat de Cargo- en DHL-terminals zich aan de rechterkant van het einde van de baan 25R bevinden.
- En maatschappijen die met snelle rotaties werken en waarvan de boarding gates zich aan de Schengen-pier bevinden aan de kant van de lage nummers vragen om op baan 25R te landen om de taxitijd te verkorten.



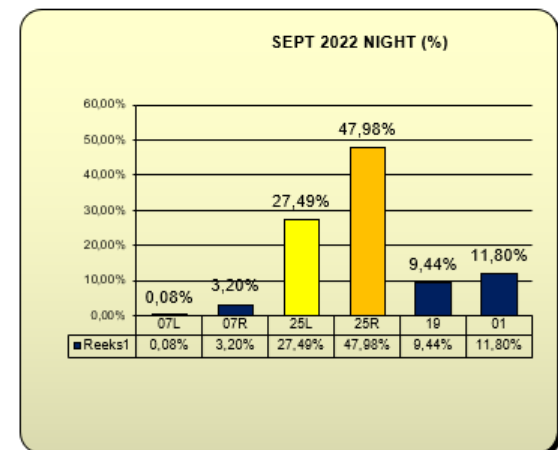
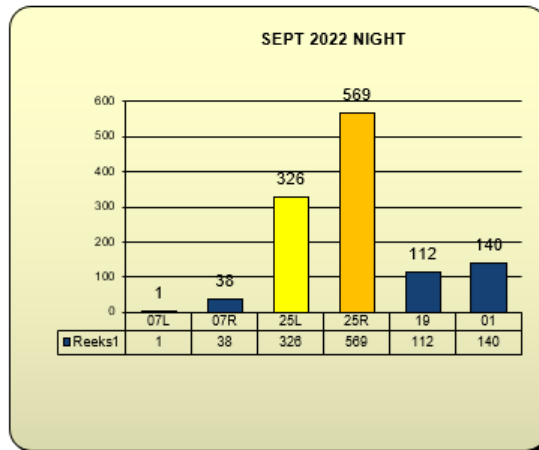
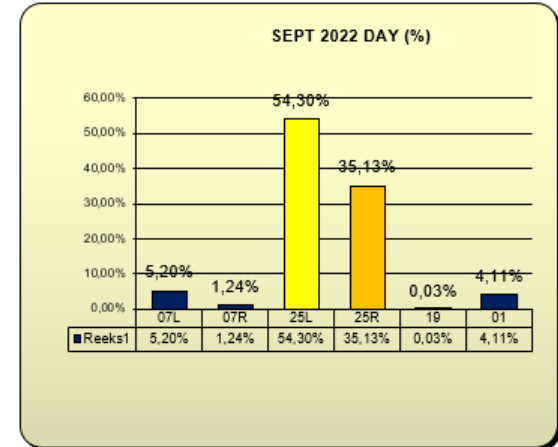
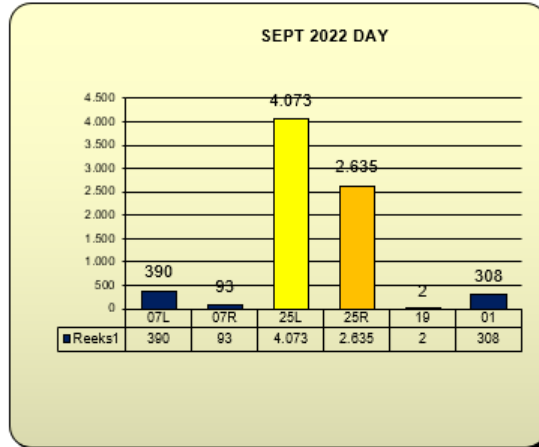
VERDELING ARR 25R/L per JAAR – Dag – Nacht (1995 - 2021)

Jaarverdeling van de landingen op baan 25L en 25R tijdens de DAG en tijdens de NACHT



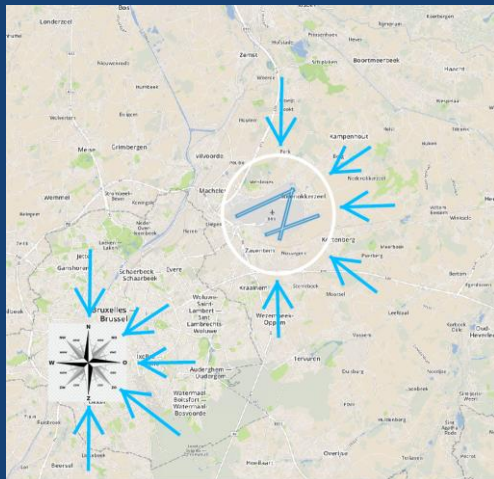
VERDELING ARR 25R/L DAG – NACHT (sept 2022)

VERDELING LANDINGEN TIJDENS DE DAG /NACHT



DEVIATIES OP PRS

- De banen 25 zijn de referenties voor het wijzigen van het baangebruik, het is de wind op de banen 25 die het gebruik van de andere banen bepaalt.
- De banen 25 zijn niet meer bruikbaar vanaf het moment dat de waarden van de windcomponenten de limiet van 7 knopen rugwind overschrijden.
- Om te bepalen welke andere baan gebruikt zal worden bij het overschrijden van de windcomponenten is het de berekening van de waarden van de rugwind en zijwindcomponenten op de andere banen die de keuze van het baangebruik bepaalt.
- De keuze van het baangebruik gebeurt in functie van de dominante winden en de laagste windcomponenten op de verschillende banen.
- Het meest gebruikte deviatieschema op het PRS is - bij noorden tot zuidoostenwind - een vliegschema met opstijgingen van de banen 07.
- De vliegtuigen die naar rechts afdraaien vliegen Leuven Rechtdoor-procedures, rechtdoor opstijgen tot na Leuven en dan richting het bakens of exit-punt in het zuidoosten, zuiden of westen van het land.
- De vliegtuigen die naar links afdraaien richting de bakens in het noorden (DENUT-HELEN-NIK) maken een bocht naar links op 1.700/1.800 voet.



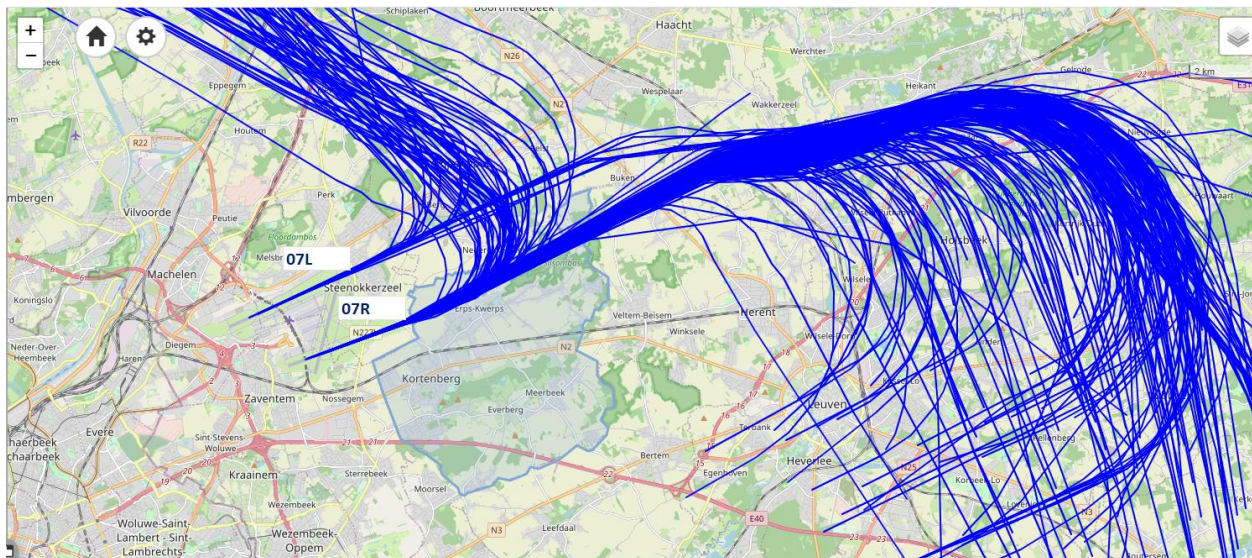
LEUVEN RECHTDOOR

Leuven Rechtdoor opstijgen en bocht na Leuven van toepassing sinds 6 maart 2014

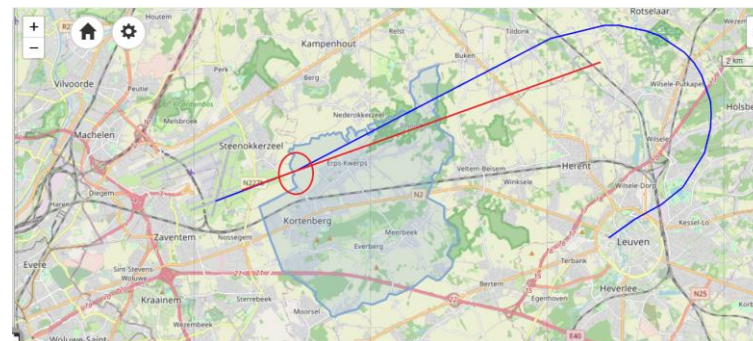
KOERSCORRECTIE

Ingevoerd sinds 28/10/2004

KORTENBERG – DEVIATIE – DEP 07R/L



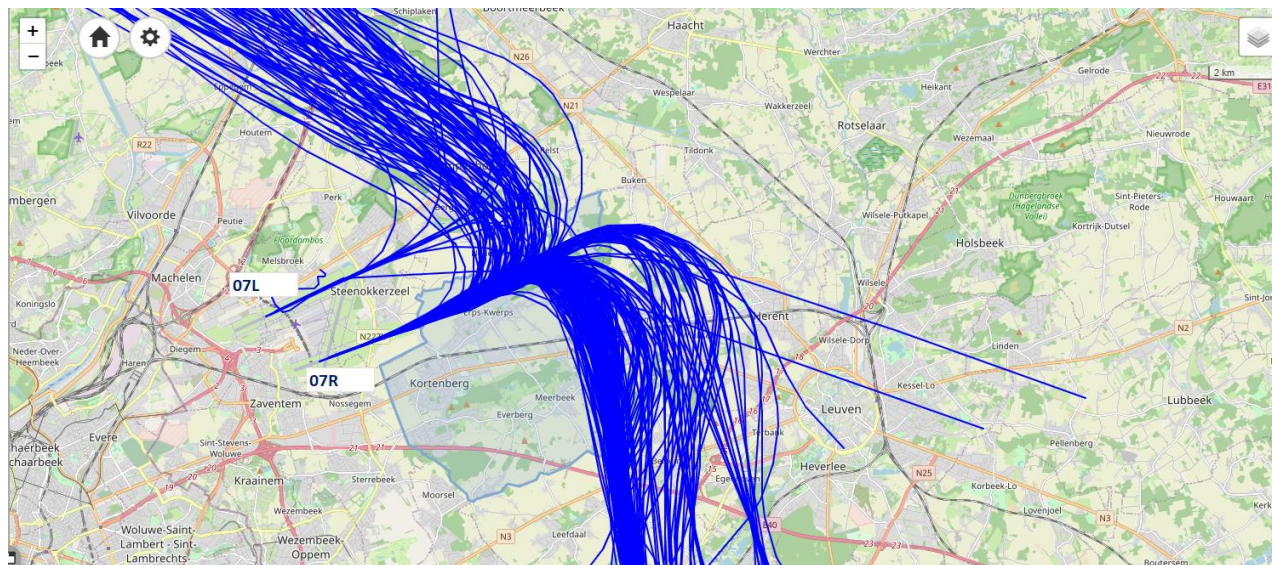
- Koerscorrectie ingevoerd sinds 28/10/2004



KORTENBERG - DEVIATIE - DEP 07R/L

LEUVEN WEST

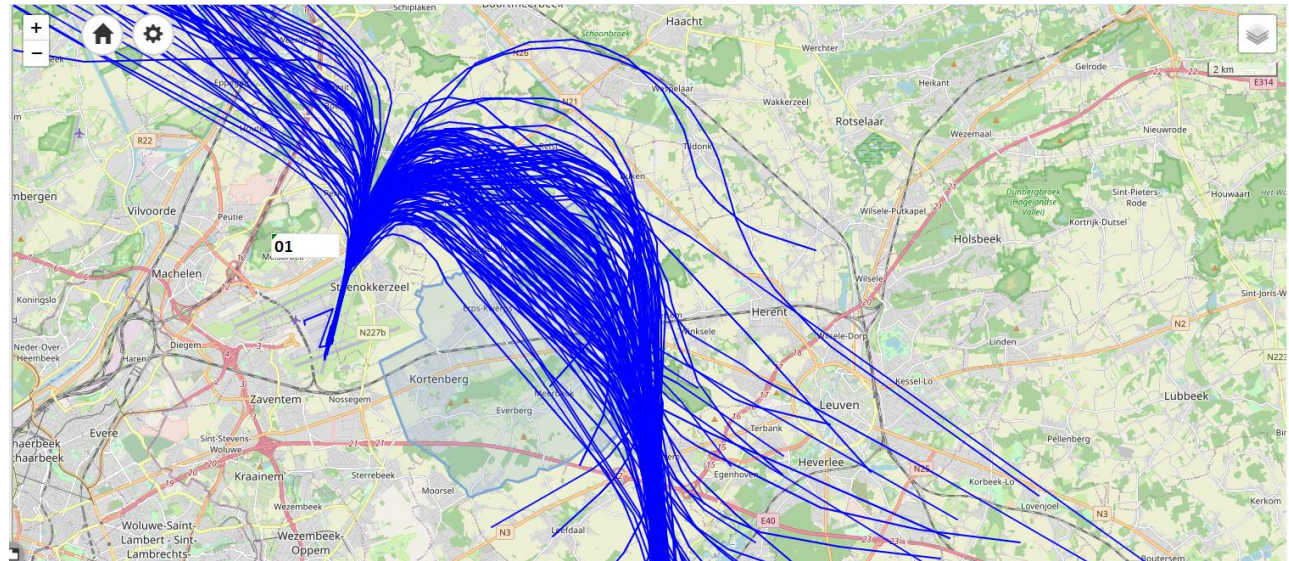
Korte bocht naar rechts op
1.700 voet



KORTENBERG - DEVIATIE - DEP 01

De opstijgingen van baan 01 met bocht naar rechts richting bakens in het zuidoosten / zuiden lijken op de LEUVEN WEST-procedures

De opstijgingen van baan 01 vinden plaats bij een sterke wind uit noordelijke richting





- Eerbiediging Belgische grondwet.
- Eerbiediging van de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen van 8 augustus 1980.
- Eerbiediging en strikte toepassing van alle gerechtelijke beslissingen die uitvoerbaar zijn en waartegen geen beroep meer mogelijk is of die niet meer vatbaar zijn voor herziening.
- Naleving van de Omgevingsvergunning van het Vlaams Gewest.
- Naleving van alle Europese en Belgische luchtvaartreglementeringen.
- Eerbiediging van de gezondheid van de overvlogen personen en van hun recht op een beter leefmilieu.

ORGANISATORISCHE VOORSTELLEN

- Geleidelijke afschaffing van de nachtvluchten (22u00-07u00).
- Beperking van het aantal bewegingen overdag (07u00-22u00).
- Weren van de zwaardere vliegtuigen van het type B744.
- Invoeren van geluidsarme vliegtuigen.
- Strikte controle door toezichhoudende en sanctionerende autoriteit.
- Transparantie van de besluitvormingsprocessen.





STRUCTURELE VOORSTELLEN

- Bouw van een volledige **geluidsmuur** rond de volledige perimeter van het luchthavendomein van Brussel-Nationaal.
- Bouw van een gesloten **proefdraailoods**.
- Resa-veiligheidszone en EMAS-apparatuur aan het einde van baan 19.
- Bevoorraden van het FANVA isolatie- en onteigeningsfonds, opgericht op 12/08/2000 en overgenomen door B.A.C. op 05/03/2002, en dat nog steeds geen enkele cent heeft ontvangen.
- Sanering van het bos 'Canacseberg'.
- **Bouw van een 4^e baan** / we willen enkel een duidelijk antwoord over dit project, waarover al jaren wordt gesproken. Wij maken de legitieme vraag over en stellen voor een studie uit te voeren die definitief een einde moet maken aan de speculaties over de haalbaarheid; een studie, meer niet.
- **Verlenging van baan 25L** / Dit punt wordt enkel geciteerd. We suggereren geen oplossing of nemen geen standpunt in. Dit project is inmiddels reeds afgewezen door het Vlaams Gewest, de provincie Vlaams-Brabant en heel wat betrokken gemeentebesturen.

WETGEVINGSVOORSTELLEN

- Eenduidige definitie van windnormen.
- Uitvoeren van het arrest van het Brusselse Hof van Beroep van 22 oktober 2020.
- Toepassing van de instructie van 17 juli 2013, wettig, legitiem, gemotiveerd, de enige die rechtsgevolgen kan hebben.
- Naleving van de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- Wet op het ontwerpen van Luchtvaartprocedures – **vliegwet** – alleen een federale wet voor alle luchthavens zou zinvol zijn, maar deze wetgeving moet eerst rekening houden met de rechtelijke uitspraken, milieustakingsvorderingen en andere arresten van het Hof van Beroep.



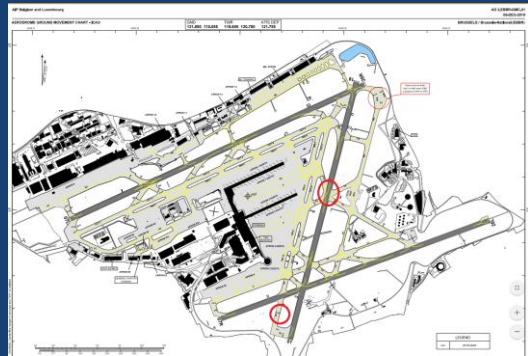
OPERATIONELE VOORSTELLEN

- Verlaging van de individuele geluidsniveaus van vliegtuigen (QC = Quota Count).
- Verlaging van de toegelaten tonnagelimiet voor vliegtuigen (MTOW) tijdens de nacht, 's morgens en 's avonds (136 ton).
- Vernieuwing van de milieuvergunning in 2024 – toezien op controle en geleidelijke vermindering naar een verbod op het aantal nachtslots – verduidelijking wetsteksten periode zonder slots >< periode zonder bewegingen – evaluatie.
- De internationale norm voor de definitie van het begrip 'zwaarder vliegtuig' toepassen op de werkelijke limiet van 136 ton.
- Billijke verdeling van de bestemmingen bij opstijging van elke baan (ook de banen 07 en 19).
- Publicatie van alle prestatie-gebaseerde PBN-/RNP-/RNAV-procedures.
- Geen spreiding zonder voorafgaande begeleidende maatregelen.
- Maximale gebruik van de parallelle en onafhankelijke banen 25R/L nastreven.



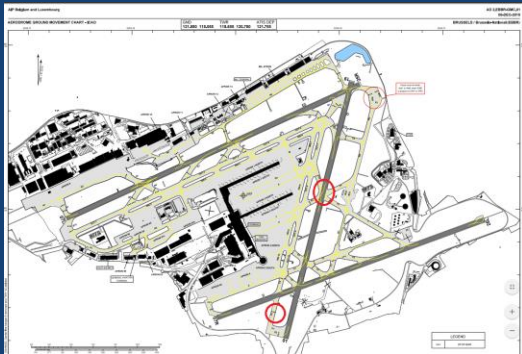
TESTHAL

- De bouw van een overdekte en beschutte TESTHAL voor het testen van vliegtuigmotoren.
- Deze tests worden momenteel in de open lucht uitgevoerd, gemiddeld zo'n 270 keer per jaar.
- Geluidsoverlast en uitstoot van ultrafijn stof.
- Er zijn 2 proefdraailocaties (Hummelgem / Zaventem).
- Enkel tussen 07u00 – 22u00.
- De motoren draaien een halfuur, waarvan 10 minuten op volle kracht.
- Geluidspieken tussen 50 en 75 decibel.
- Voorstel Luchthaven: Proefdraailocaties verplaatsen + geluidsbepalende maatregelen (geluidschermen rond proefdraailocaties).



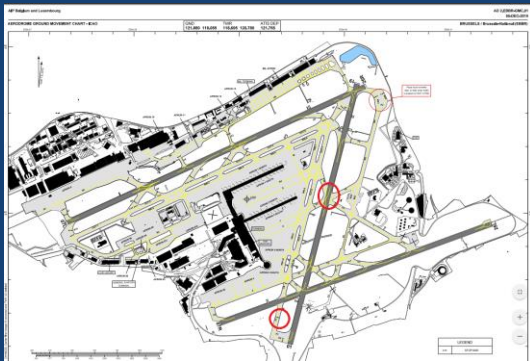
ULTRAFIJN STOF

- Studie VITO (Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek).
- Kortstondige maar hevige concentraties UFS ten oosten en noordoosten van de luchthaven.
- Windrichting speelt grote rol.
- Concentratie tijdens de ochtend en avondspits.
- Invloed van het aantal en de frequentie van de vliegbewegingen.
- Er is een verschil in uitstoot in functie van het type vliegtuig.
- Brussels Airport neemt reeds maatregelen (electrische bussen – taxiën beperken).
- Brussels Airport wil de milieuvriendelijke vliegtuigen aantrekken.
- Lage imissiezone rond de luchthaven.



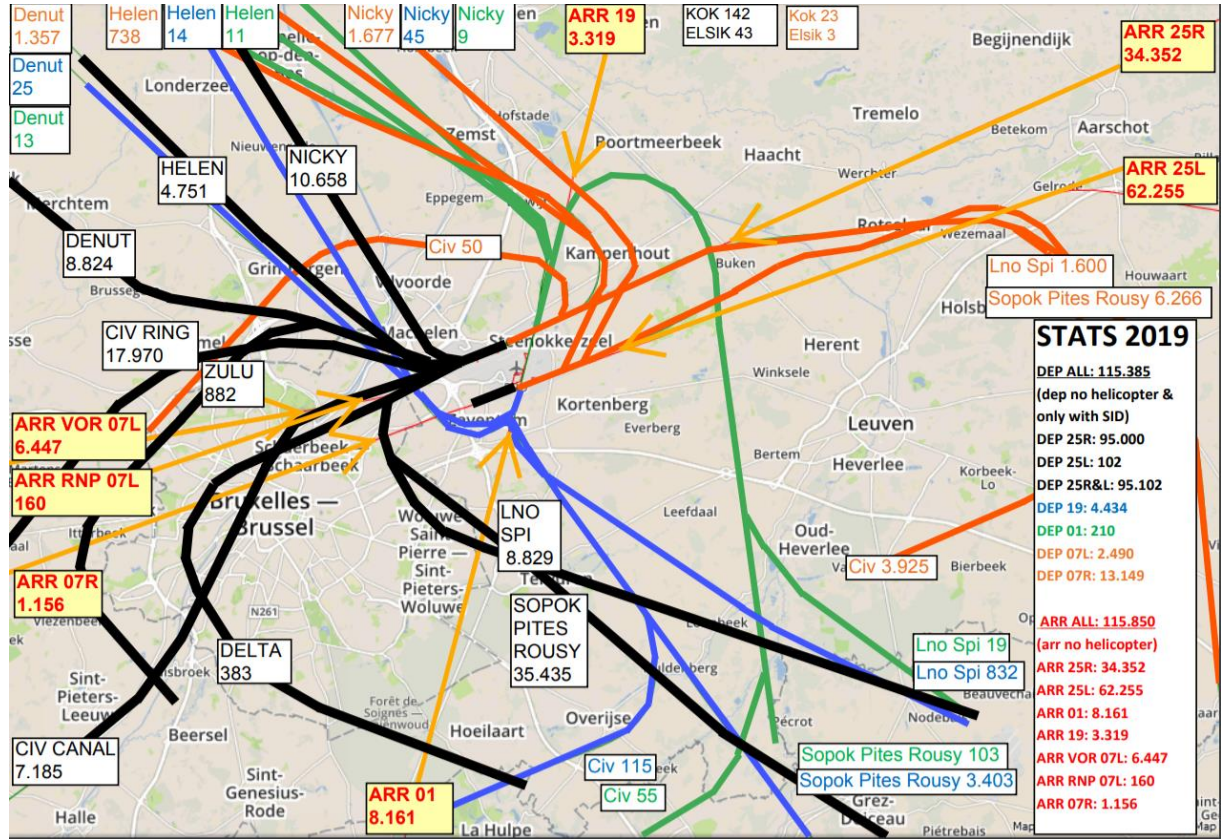
TENSLOTTE

- Voorstel om baan 25L enkel te gebruiken overdag, en tijdens de nacht op te stijgen van baan 01 Rechtdoor en te landen op baan 25R.
- Geluidsnormen invoeren voor Vlaanderen (07/04/2022 - ontwerpbesluit met referentie 17.042.).
- Ontwerpbesluit met referentie 17.037, waarin we de bevoegde federale en/of regionale autoriteiten vroegen om duidelijke en volledige analytische, epidemiologische en/of wetenschappelijke studies uit te voeren over de impact op het vlak van gezondheid, ziekten en slaapstoornissen ten gevolge van de luchthavenactiviteit overdag en 's nachts rond Brussel-Nationaal.



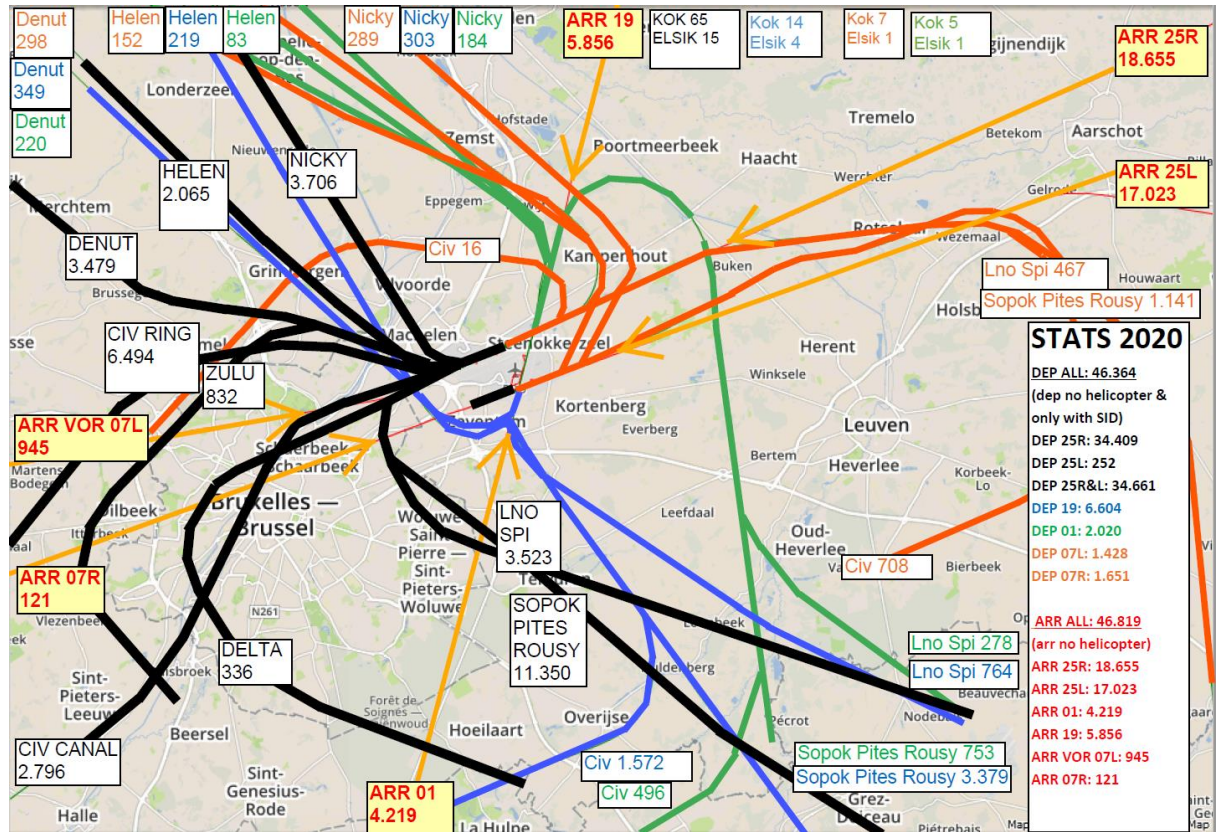
INFO - VERDELING 2019 ALLE BANEN

34.352 ARR 25R
62.255 ARR 25L



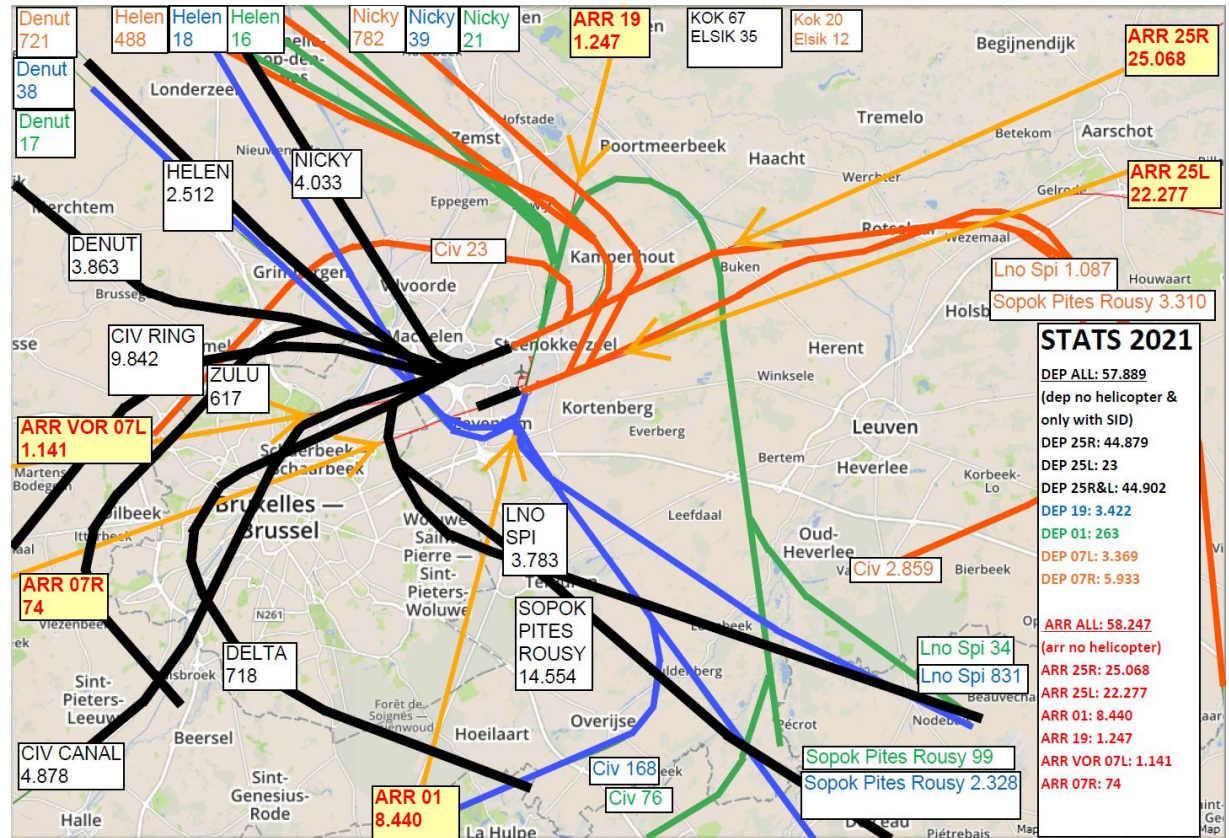
INFO - VERDELING 2020 ALLE BANEN

18.655 ARR 25R
17.023 ARR 25L



INFO - VERDELING 2021 ALLE BANEN

25.068 ARR 25R
22.277 ARR 25L





airportmediation

 airportmediation.be  +32 2 206 28 21

 airportmediation@mobilit.fgov.be

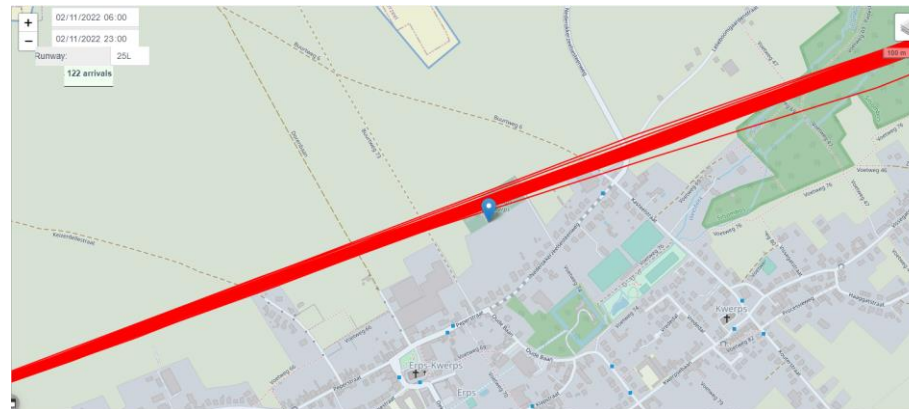
 [Airportmediation Brussel NL](https://www.facebook.com/AirportmediationBrusselNL)

 [@airportMEDIATION-NL](https://twitter.com/airportMEDIATION-NL)

Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Koninklijk Besluit van 15 maart 2002

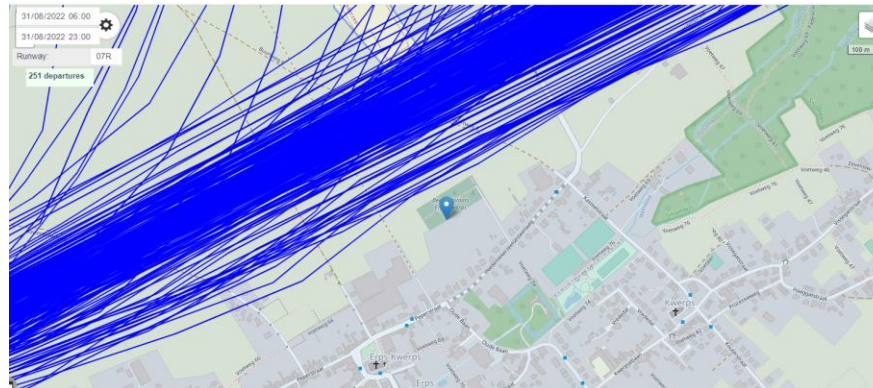
Site van skeyes - Lokaal S.1.3.08
Tervuursesteenweg 303, B 1820 Steenokkerzeel

PRS – ARR 25L



- KORTENBERG
- ERPS-KWERPS
EVERBERG
MEERBEEK
- Begraafplaats

DEVIATIE – DEP 07R

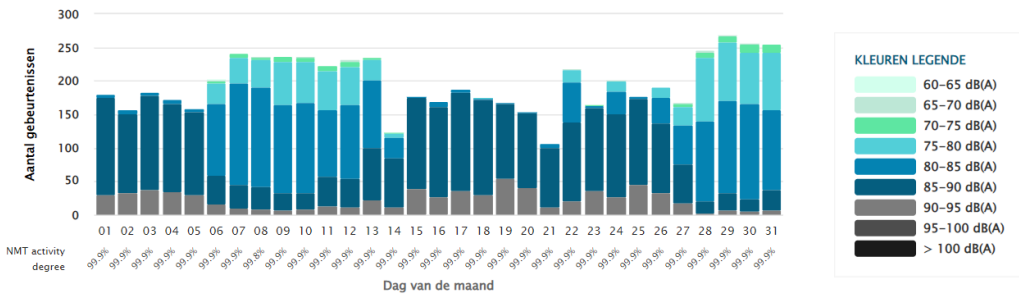
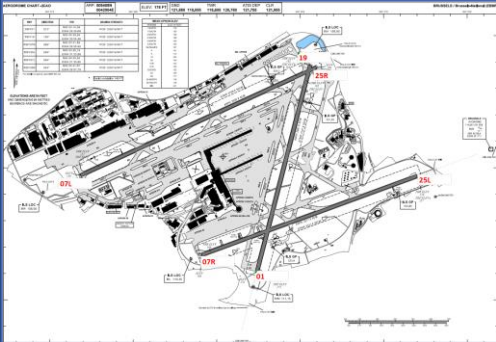


- KORTENBERG
- ERPS-KWERPS
EVERBERG
MEERBEEK
- Begraafplaats

GELUIDSMETER KORTENBERG

NMT 02-02 Kortenberg

augustus 2022



17 100.0%

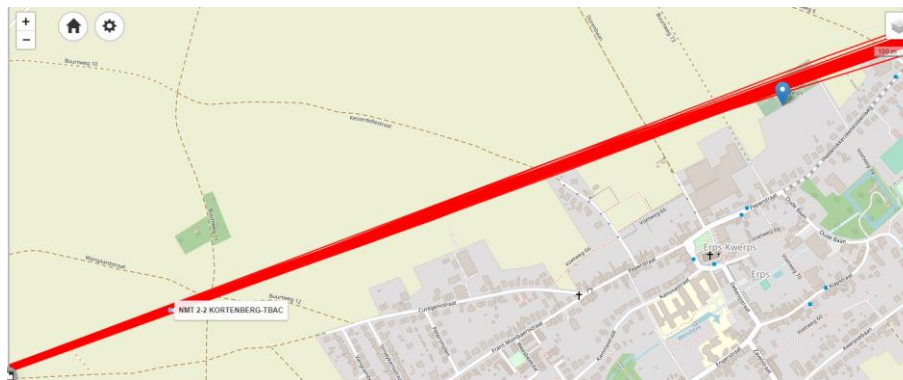
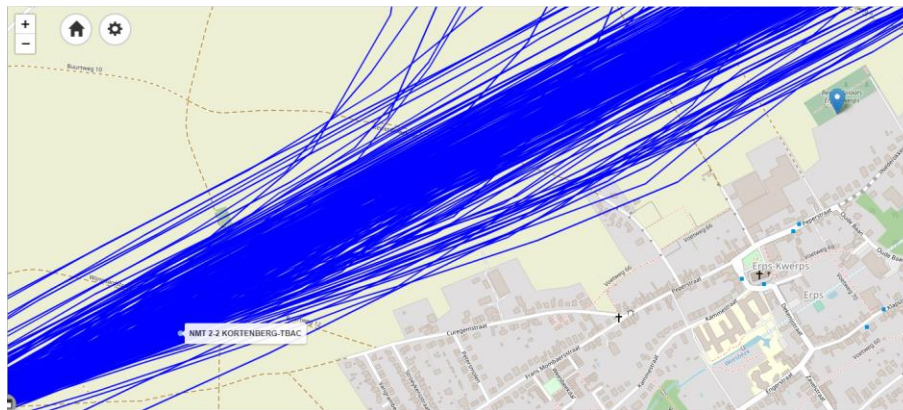
- 60-65 dB(A): 0
- 65-70 dB(A): 0
- 70-75 dB(A): 0
- 75-80 dB(A): 0
- 80-85 dB(A): 5
- 85-90 dB(A): 130
- 90-95 dB(A): 33
- 95-100 dB(A): 0
- > 100 dB(A): 0

- 17/08/2022 ARR 25L
168 ARR
- 31/08/2022 DEP 07L
252 DEP

31 100.0%

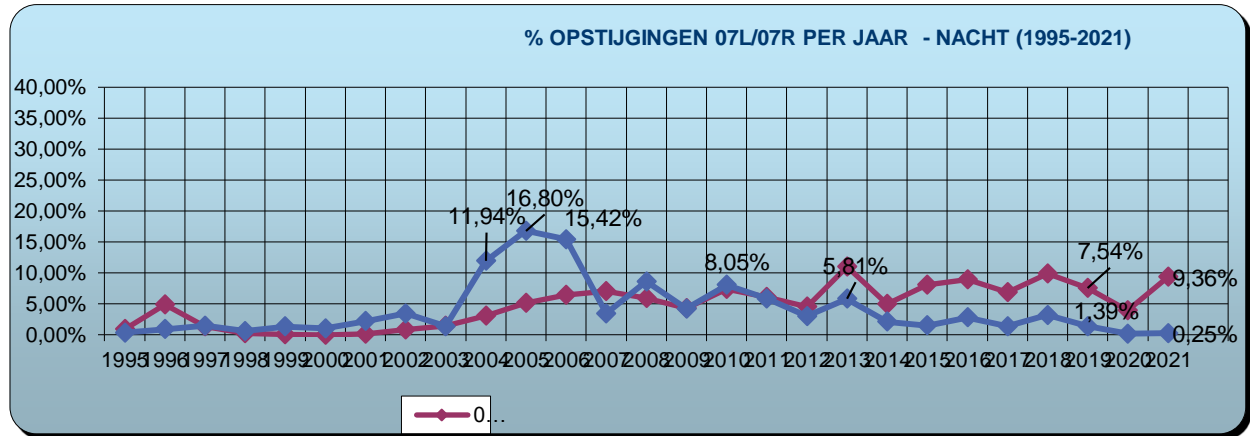
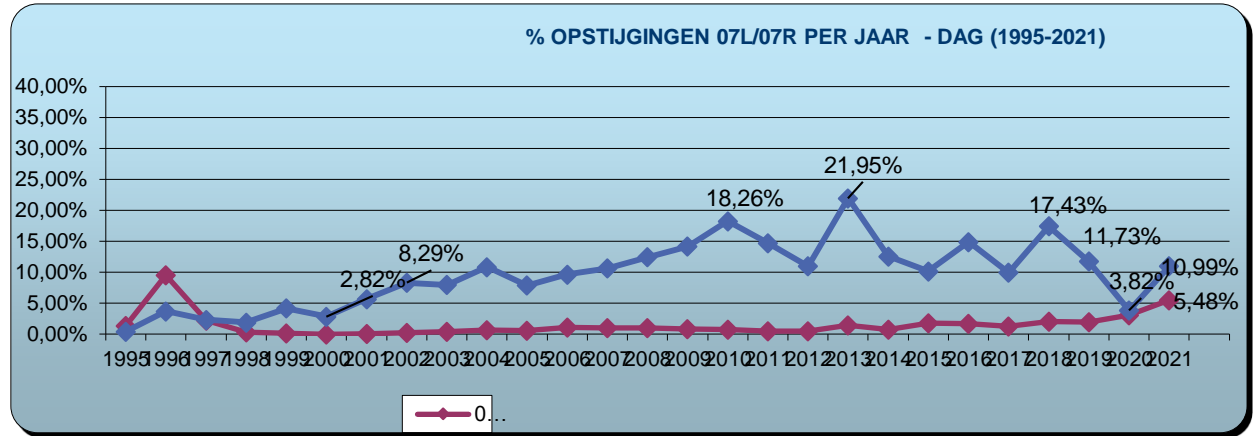
- 60-65 dB(A): 0
- 65-70 dB(A): 1
- 70-75 dB(A): 12
- 75-80 dB(A): 82
- 80-85 dB(A): 120
- 85-90 dB(A): 29
- 90-95 dB(A): 8
- 95-100 dB(A): 0
- > 100 dB(A): 0

GELUIDSMETER KORTENBERG



VERDELING DEP 07R/L per JAAR – Dag – Nacht (1995 - 2021)

Jaarverdeling van de opstijgingen van de banen 07L en 07R tijdens de DAG en tijdens de NACHT



VERDELING ARR / DEP (2022)

2022 MAAND-verdeling van de bewegingen

| | JAN | FEB | MRT | APR | MAY | JUN | JUL | AUG | SEP | OCT | 2022 | |
|---------|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| ALL DEP | 01 | 1 | 0 | 3 | 63 | 0 | 48 | 0 | 44 | 1 | 5 | 165 |
| | 07L | 0 | 20 | 555 | 782 | 167 | 467 | 227 | 511 | 237 | 120 | 3.086 |
| | 07R | 0 | 103 | 1.569 | 3.035 | 811 | 1.996 | 1.383 | 3.106 | 693 | 329 | 13.025 |
| | 19 | 398 | 370 | 362 | 166 | 278 | 433 | 510 | 242 | 352 | 509 | 3.620 |
| | 25L | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 | 3 | 8 | 6 | 10 | 9 | 42 |
| | 25R | 4.886 | 4.478 | 4.076 | 3.376 | 6.948 | 5.109 | 6.977 | 5.033 | 7.397 | 7.436 | 55.716 |
| | | 5.287 | 4.972 | 6.565 | 7.422 | 8.207 | 8.056 | 9.105 | 8.942 | 8.690 | 8.408 | 75.654 |
| | JAN | FEB | MRT | APR | MAY | JUN | JUL | AUG | SEP | OCT | 2022 | |
| | 01 | 0,02% | 0,00% | 0,05% | 0,85% | 0,00% | 0,60% | 0,00% | 0,49% | 0,01% | 0,06% | 0,22% |
| | 07L | 0,00% | 0,40% | 8,45% | 10,54% | 2,03% | 5,80% | 2,49% | 5,71% | 2,73% | 1,43% | 4,08% |
| | 07R | 0,00% | 2,07% | 23,90% | 40,89% | 9,88% | 24,78% | 15,19% | 34,73% | 7,97% | 3,91% | 17,22% |
| | 19 | 7,53% | 7,44% | 5,51% | 2,24% | 3,39% | 5,37% | 5,60% | 2,71% | 4,05% | 6,05% | 4,78% |
| | 25L | 0,04% | 0,02% | 0,00% | 0,00% | 0,04% | 0,04% | 0,09% | 0,07% | 0,12% | 0,11% | 0,06% |
| | 25R | 92,42% | 90,06% | 62,09% | 45,49% | 84,66% | 63,42% | 76,63% | 56,28% | 85,12% | 88,44% | 73,65% |
| | 07L/R | 0,00% | 2,47% | 32,35% | 51,43% | 11,92% | 30,57% | 17,68% | 40,45% | 10,70% | 5,34% | |
| | JAN | FEB | MRT | APR | MAY | JUN | JUL | AUG | SEP | OCT | 2022 | |
| ALL ARR | 01 | 0 | 0 | 1.383 | 2.754 | 620 | 716 | 1.558 | 2.699 | 448 | 206 | 10.384 |
| | 07L | 1 | 117 | 626 | 911 | 292 | 1.757 | 6 | 941 | 391 | 211 | 5.253 |
| | 07R | 1 | 0 | 84 | 85 | 19 | 60 | 0 | 17 | 131 | 1 | 398 |
| | 19 | 117 | 277 | 215 | 64 | 83 | 171 | 186 | 61 | 114 | 453 | 1.741 |
| | 25L | 2.643 | 2.246 | 2.033 | 1.958 | 4.124 | 2.925 | 4.393 | 3.024 | 4.399 | 4.165 | 31.910 |
| | 25R | 2.536 | 2.318 | 2.223 | 1.642 | 3.083 | 2.425 | 2.955 | 2.198 | 3.204 | 3.375 | 25.959 |
| | | 5.298 | 4.958 | 6.564 | 7.414 | 8.221 | 8.054 | 9.098 | 8.940 | 8.687 | 8.411 | 75.645 |
| | JAN | FEB | MRT | APR | MAY | JUN | JUL | AUG | SEP | OCT | 2022 | |
| | 01 | 0,00% | 0,00% | 21,07% | 37,15% | 7,54% | 8,89% | 17,12% | 30,19% | 5,16% | 2,45% | 13,73% |
| | 07L | 0,02% | 2,36% | 9,54% | 12,29% | 3,55% | 21,82% | 0,07% | 10,53% | 4,50% | 2,51% | 6,94% |
| | 07R | 0,02% | 0,00% | 1,28% | 1,15% | 0,23% | 0,74% | 0,00% | 0,19% | 1,51% | 0,01% | 0,53% |
| | 19 | 2,21% | 5,59% | 3,28% | 0,86% | 1,01% | 2,12% | 2,04% | 0,68% | 1,31% | 5,39% | 2,30% |
| | 25L | 49,89% | 45,30% | 30,97% | 26,41% | 50,16% | 36,32% | 48,29% | 33,83% | 50,64% | 49,52% | 42,18% |
| | 25R | 47,87% | 46,75% | 33,87% | 22,15% | 37,50% | 30,11% | 32,48% | 24,59% | 36,88% | 40,13% | 34,32% |
| | 25R/L | 97,75% | 92,05% | 64,84% | 48,56% | 87,67% | 66,43% | 80,77% | 58,41% | 87,52% | 89,64% | |