

Tabblad

Toelichting

Longlist

Overzicht van de ingebrachte maatregelen uit de technische sessies met de luchtvaartsector, de bilaterale vervolggesprekken en de werksessies met de lokale bestuurders. Maatregelen zijn geclusterd indien mogelijk. Input zoals ingediend via het webformulier. Alle aangedragen maatregelen zijn in dit tabblad opgenomen en gekoppeld aan een pijler. Inbreng dat niet binnen een pijler van de BA valt (1 t/m 4) is gelabeld met een O (onderzoek), S (stakeholdermanagement) of A (andere maatregelen/inbreng).

Webformulier

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	Pijler	Clustering	Maatregel							
2	1	Differentiatie havengelden	Differentiated Airport Charges and TNC depending on Aircraft noise efficiency							
3	1	Differentiatie havengelden	Gedifferentieerde tarieven: (1) enhanced noise factor, (2) increase night factor : 1923, 2302 , 67 , (3) penalise small aircraft by raising the minimum MTOW							
4	1	Differentiatie havengelden	Differentiated Tariffs							
5	1	Differentiatie havengelden	Higher L5O factors noisy ALc/ night departures/ GL Aviation and penalise small A/C							
6	1	Differentiatie havengelden	Higher L5O factors noisy ALc/ night departures/ GL Aviation and penalise small A/C							
7	1	Differentiatie havengelden	higher LTO factors for noisy A/C and night departures							
8	1	Differentiatie havengelden	Bonus/malus landing fees (incentives for fleetrenewal)							
9	1	Differentiatie havengelden	modulation of airport charges							
10	1	Differentiatie havengelden	Onderzoek om de geluidsdifferentiatie en dus vlootvernieuwingsstimulans te versterken in de volgende tariefperiode, bijvoorbeeld het verstrekken van de differentiatie voor de nachtvertrekken of het verder ontmoedigen van privé en zakenvluchten. Nieuwe tarieven zouden vanaf april 2028 van kracht kunnen							
11	1	Differentiatie havengelden	Gedifferentieerde luchthavengelden en taxatie							
12	1	Differentiatie havengelden	Een grotere differentiatie van luchthavenretributies invoeren op basis van de werkelijke geluidsprestaties van vliegtuigen, om het gebruik van de minst lawaaierige vliegtuigen aan te moedigen							
13	1	Differentiatie havengelden	Om de hinder voor alle omwonenden te verminderen, moet deze evolutie aangemoedigd en versneld worden door een combinatie van financiële incentives (lagere landingsrechten voor stillere vliegtuigen, hogere voor lawaaieriger vliegtuigen) en regelgeving: grenzen die bepalen dat de oudste en lawaaierigste vliegtuigen niet mogen landen op deze luchthaven gezien haar ligging in een dicht bevolkt gebied.							
14	1	Differentiatie havengelden	Financiële incentives om stillere toestellen in te zetten.							
15	1	Differentiatie havengelden	Nachtvluchten gebeuren voortaan enkel met geluidsarmere vliegtuigen							
16	1	Differentiatie havengelden	Er wordt een differentiatie ingevoerd binnen de tarieven waarbij de luchthaven milieuvriendelijkere vliegtuigen minder belast dan milieuvervuilendere exemplaren.							
17	1	Differentiatie havengelden	De stilste vliegtuigen op de opstijgroutes over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (cfr. Brusselse geluidsnormen).							
18	1	Elektrificatie grondoperatie	GOPS efficiency: electrification							
19	1	Elektrificatie grondoperatie	electrification of ground operations							
20	1	Modal shift (air to rail)	Systematische afbouw van korte-afstandsvluchten							
21	1	Modal shift (air to rail)	Met een volledig verbod op vluchten (passagiers en cargo) voor een afstand onder de 600 km vanaf 2027, uitgezonderd voor humanitaire, medische, politieke en militaire doeleinden.							
22	1	Modal shift (air to rail)	Met een ontradend beleid naar vluchten met een afstand tussen de 600 en 1000 km							
23	1	Modal shift (air to rail)	"Hop-on, hop-off"-vluchten waarvoor meestal een efficiënt reinalternatief bestaat (Brussel-Parijs, Brussel-Amsterdam, enz.) verbieden en op Europees niveau elk beleid van investeringen in de ontwikkeling van het spoorvervoer, in het bijzonder nachttreinen en goederenvervoer per spoor steunen							
24	1	Modal shift (air to rail)	Korteafstandsvluchten ('saut de puce') te verbieden wanneer er een goed spooralternatief bestaat en spoorvracht te ondersteunen.							
25	1	Modal shift (air to rail)	Systematische afbouw van korte-afstandsvluchten, onder de 600km.							
26	1	Modal shift (air to rail)	"sprongvluchten" te verbieden wanneer er efficiënte spoorwegalternatieven bestaan en de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor te ondersteunen							
27	1	Modal shift (air to rail)	Systematische afbouw van korte-afstandsvluchten, onder de 600km							
28	1	Modal shift (air to rail)	Afstraffen van korte vluchten (bijv. als HST alternatief bestaat).							
29	1	Modal shift (air to rail)	modal shift							
30	1	Modal shift (air to rail)	modal shift from air to rail (especially shorthaul)							
31	1	Retrofitting	Aeroshark							
32	1	Retrofitting	Omkastig van de motoren voorzien uitgerust met noise cancelling technologie.							
33	1	Verschuiving tussen etmaalperiode	Push cargo activiteiten naar de dag door LTO							
34	1	Vlootvernieuwing	Partial fleet renewal based on economic visibility and fleet availability							
35	1	Vlootvernieuwing	Investment in Fleet Renewal							
36	1	Vlootvernieuwing	Fleet renewal							
37	1	Vlootvernieuwing	Fleet renewal							
38	1	Vlootvernieuwing	Fleet renewal							
39	1	Vlootvernieuwing	fleet modernisation (limitation regarding cost and time to get new aircrafts)							
40	1	Vlootvernieuwing	fleet modernization (take account of difference between pax and cargo)							
41	1	Vlootvernieuwing	deploy quieter aircraft at night							
42	1	Vlootvernieuwing	Een versnelde vlootvernieuwing is dus een belangrijk element om de geluidshinder te verminderen.							
43	1	Vlootvernieuwing	Voorzien dat het individuele geluidsniveau van elk vliegtuig (QC) overdag wordt verminderd om tot een redelijk en aanvaardbaar niveau te komen en de vliegtuigen die de vastgestelde drempels niet naleven verbieden							
44	1	Vlootvernieuwing	het potentieel dat vlootvernieuwing biedt op vlak van geluidsreductie mag niet onbenut gelaten worden. Daarom is een verbod en of uitfaseren van oude, luidruchtige vliegtuigen noodzakelijk.							
45	1	Vlootvernieuwing	investeren in minder luidruchtige toestellen;							
46	1	Vlootvernieuwing	Elektrificatie van de motoren.							
47	1	Vlootvernieuwing	stillere vliegtuigen door nieuwe technologie, maar vooral ook controle over hoe vaak en waar geluid voorkomt.							
48	1	Elektrificatie grondoperatie	Het trekken van vliegtuigen (ipv taxiën) meer toepassen om lawaaiproductie van de motoren te beperken.							
49	1	Elektrificatie grondoperatie	Optimized water & waste							
50	2	Beperken grondgeluid	De luchthaven aan zich wordt ook als bron of als site opgenomen om geluidshinder te bestrijden. Ze neemt actief geluidsbeperkende maatregelen: bijv. Geluidsmuren...							
51	2	Beperken grondgeluid	Aanpak van grondlawaaï: het bouwen van geluidswallen (of hoog aangepaste aaneengesloten bebouwing rond de luchthaven) die overlast van grondlawaaï van vliegtuigen (vooral proefdraaien) tempert.							

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
52	2	Beperken grondgeluid	Geluidsbermen aanbrengen ter hoogte van de autostrades							
53	2	Beperken grondgeluid	Aanpak van grondlawaai: het bouwen van geluidswallen (of hoog aangepaste aaneengesloten bebouwing rond de luchthaven) die overlast van grondlawaai van vliegtuigen (proefdraaien, taxiën) tempert.							
54	2	Beperken grondgeluid	Aanleg van geluidswallen en geluidsbermen rond en op de luchthaven.							
55	2	Beperken grondgeluid	De nodige maatregelen uitvoeren om de overvlogen bevolking te beschermen, zoals de installatie van een geluidsmuur of de bouw van een overdekte testhal voor vliegtuigmotoren door Brussels Airport, zoals vereist door de omgevingsvergunning							
56	2	Beperken grondgeluid	Geen verlenging van de huidige baan 25L/07R, noch uitbreiding met een taxibaan. Dit zou zeer nefaste gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de deelgemeente Erps-Kwerps.							
57	2	Beperken grondgeluid	Vliegtuigen voor het opstijgen slechts minimaal laten “warmdraaien”.							
58	2	Bouwbeperkingen	Building stop under aviation routes							
59	2	Bouwbeperkingen	No development in noise sensitive areas							
60	2	Bouwbeperkingen	strict building criteria							
61	2	Bouwbeperkingen	insulation: stricter building codes and new development							
62	2	Bouwbeperkingen	real estate disclosure : impacts rental and buying							
63	2	Bouwbeperkingen	relocation of development potential							
64	2	Bouwbeperkingen	noise disclosure during property transaction							
65	2	Bouwbeperkingen	Geen ontwikkeling in gebieden							
66	2	Bouwbeperkingen	Avoiding house planning near airport							
67	2	Bouwbeperkingen	building codes							
68	2	Bouwbeperkingen	Verbod op nieuwe ontwikkelingen van woon, onderwijs en zorgfuncties in de Lden >(60/)/65dBzone. In andere zones met lagere belasting kunnen strenge voorwaarden gelden (Frans model met zones en gekoppelde voorwaarden).							
69	2	Bouwbeperkingen	Opleggen van verplichte strengere bouwvoorschriften in de omgeving (Lden 65/60/55 dB) rond de luchthaven voor nieuwbouw en verbouwing.							
70	2	Bouwbeperkingen	Verdichting: geen verhoging van bestaande wooneenheden of verdichting op bouwkvavels (enkel eensgezinswoningen toegelaten) (zone Lden 60dB65dB). In de zone Lden 55dB60dB kan een beperkte verdichting onder voorwaarden overwogen worden.							
71	2	Bouwbeperkingen	Een doorgedreven ruimtelijk beleid is noodzakelijk, waarbij geen nieuwe woonontwikkelingen plaatsvinden in zones met structurele geluidshinder.							
72	2	Bouwbeperkingen	Voor Bonheiden specifiek wordt niet voorgesteld om de bouwmogelijkheden in te perken aangezien de route vlakt boven Bonheiden centrum en een stuk Putsesteenweg loopt, 2 van de dichtstbevolkte centra waarbij volgens een woonbehoeftestudie verdichting is aangewezen.							
73	2	Bouwbeperkingen	Bouwverbod binnen de geluidscontour van 70 DbA							
74	2	Bouwbeperkingen	Eenmaal vaste vliegroutes bepaald zijn, kan er bekeken worden dat er een bouwverbod onder die vliegroutes gehanteerd wordt. Dit valt samen met mogelijke oteigeningen of herbestemmingen van gebieden zodat er andere activiteiten mogelijk zijn die minder onderhevig zijn aan geluid, bijv. Industrie, groen of recreatieve zones.							
75	2	Geluidzones	De gewestelijke en lokale overheden zorgen ervoor dat op locaties met een geluidsbelasting boven de WGO-richtwaarden geen nieuwe woningen en voorzieningen voor gevoelige doelgroepen (crèches, scholen, ziekenhuizen, woonzorgcentra, ...) gebouwd kunnen worden. De geleden planschade moet betaald worden door de luchthavenuitbater.							
76	2	Geluidzones	Het bouwen van geluidswallen is een maatregel die de overlast van grondlawaai van vliegtuigen, denk maar aan het taxiën en proefdraaien, kan temperen							
77	2	Geluidzones	Maatregelen nemen op vlak van ruimtelijke ordening is gelet op de huidige bebouwing rond de luchthaven quasi onmogelijk. Hele wijken of woongebieden verplaatsen kan niet.							
78	2	Geluidzones	Desalniettemin moet er gestreefd worden naar een duidelijk vliegroutekader waardoor overheden bij toekomstige ruimtelijke planning hiermee rekening kunnen houden							
79	2	Geluidzones	Systematisch geluidscriteria opnemen in het ruimtelijke orderingsbeleid en het verlenen van stedenbouwkundige vergunningen							
80	2	Geluidzones	Verdere kwalitatieve ingroening waarbij aandacht is voor geluidsintelligente planning							
81	2	Geluidzones	Een verbod voor het bouwen van nieuwe woningen/wijken in zones binnen de geluidscontour van 70 DbA. De luchthaven betaalt de planschade. Wellicht moet met aparte zones gewerkt worden.							
82	2	Geluidzones	Meer aandacht voor akoestische hinder bij opmaak RUP's							
83	2	Geluidzones	Bepalen waar kan nog gewoond worden, waar niet + welke functies kunnen hier dan wel?							
84	2	Geluidzones	Opkopen woningen in zeer belaste zones							
85	2	Geluidzones	ruimtelijke ordening kan slechts een beperkte rol spelen							
86	2	Geluidzones	noise zones (restrict sensitive developments e.g. housing, health and education) building codes							
87	2	Geluidzones	zoning and construction restrictions							
88	2	Geluidzones	De noden van de luchthaven en haar geluidsimpact moeten doordacht worden geïntegreerd in de algemene strategische ruimtelijke planning op de middellange en lange termijn; in concreto bv het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: Concentratie van economische zones rond luchthavendomein Aandacht voor geluidsimpact rond luchthaven in relatie tot gevoelige functies zoals wonen, zorg en onderwijs							
89	2	Geluidzones	Herbestemming van woonzones in meest belaste zones (Lden 60/65 dB) naar andere bestemmingen, waarbij in minder belaste zones ontwikkelingsperspectief wordt geboden.							
90	2	Informatieverplichting nieuwe inwoners	Exclude noise affected inhabitants that have moved to airport area between 2000–2013 and live in “nonconforming areas”							
91	2	Informatieverplichting nieuwe inwoners	Noise certificates to avoid individual new complaints							
92	2	Informatieverplichting nieuwe inwoners	noise certificates to avoid new complaints							
93	2	Informatieverplichting nieuwe inwoners	look at from which year newly built homes will be taken into account							

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
			Bij de verkoop van een woning of bouwka­vel met woonfunctie moet worden ver­meld dat de eigendom gelegen is in een door de luchthaven geluidsbelaste zone (vanaf Lden 45dB en Lnight 40 dB, met ver­melding van de meest impactvolle zone), inclusief de geluidsbelastingskaart uit het meest recente geluidscontourrapport. Deze info wordt verplicht beschikbaar gesteld door de verkoper/immomakelaar (net zoals andere attestaties zoals EPC, info over overstromingsgevoeligheid, bodemverontreiniging...) in alle fasen van de verkoop (publiciteit, compromis, notariële akte). Ook bij verhuur moet de eigenaar deze info verstrekken (net zoals reeds het geval is voor EPC en andere attesten).							
94	2	Informatieverplichting nieuwe inwoners	Infopunt in gemeenten voor burgers met vragen hieromtrent?							
95	2	Informatieverplichting nieuwe inwoners	uitgebreide burgerbevragingen (met herhalingen in de tijd) die peilen naar de leefkwaliteit en de volksgezondheid.							
96	2	Informatieverplichting nieuwe inwoners	Increase insulation funded by the people incentivized by the government							
97	2	Isolatie	Isolation of houses funded by owners and incentivized by government)							
98	2	Isolatie	Isoleran: responsibility and government prescription							
99	2	Isolatie	isolation of house							
100	2	Isolatie	insulation and/or expropriation programs							
101	2	Isolatie	insulation of homes							
102	2	Isolatie	Isolatie: afdwingen gewestelijk akoestisch isolatievoorschrift voor alle bouw en verbouwprojecten (minimaal zone Lden 55dB), en dit ten laste van de bouwheer/eigenaar. Nu geldt dit enkel bij MERplichtige projecten.							
103	2	Isolatie	Het kan niet de bedoeling zijn dat de gemeenten bestemmingsbeperkingen moeten voorzien (bv woonzones omvormen tot industriegebied) en/of hun inwoners moeten verplichten om extra kosten te maken bij het bouwen, verbouwen of renoveren van een woning voor bijvoorbeeld geluidsisolatie voor de hinder die commerciële bedrijven veroorzaken.							
104	2	Isolatie	Het opstellen van een programma om gebieden te isoleren die overvlogen zullen blijven worden zodra er een evenwichtig beheer van de luchthaven tot stand is gebracht							
105	2	Isolatie	Het principe van "de vervuiler betaalt" toepassen om geluidsisolatieprogramma's, compensatiemaatregelen en steunmaatregelen voor blootgestelde bevolkingsgroepen te financieren							
106	2	Isolatie	Isolatie is geen oplossing noch voor nachtlawaai (gebrek aan ventilatie), noch voor daglawaai (gebrek aan ventilatie en buitenruimte kan niet geïsoleerd worden). Voor zover het al betaalbaar zou zijn (cfr infra) is het technisch vrijwel niet realiseerbaar:							
107	2	Isolatie	Het kan niet de bedoeling zijn dat de gemeenten bestemmingsbeperkingen moeten voorzien (bv woonzones omvormen tot industriegebied) en/of hun inwoners moeten verplichten om extra kosten te maken bij het bouwen, verbouwen of renoveren van een woning voor bijvoorbeeld geluidsisolatie voor de hinder die commerciële bedrijven veroorzaken.							
108	2	Isolatie	Geluidsisolatie subsidiëren opdat inwoners ingrepen aan de woning kunnen uitvoeren om geluid te weren							
109	2	Isolatie								
110	2	Isolatie	Subsidies voor akoestische isolatie voorzien voor bepaalde doelgroepen in bepaalde zwaar getroffen regio's (voorrang voor woningen).							
111	2	Isolatie	Kunnen er in vergunningsbeleid op Vlaams niveau afdwingbare eisen opgenomen worden qua akoestische isolatie voor nieuwbouwwoningen in bepaalde zwaarbelaste zones?							
112	2	Isolatie	aboutir à un plan financier d'isolation et d'expropriation pour l'exploitant							
113	2	Luchthavenhinderfonds	Het inroepen van een 'Luchthavenhinderfonds' waarbij ingrepen bekostigd worden die geluidshinder in de omgeving actief helpen opvangen. Flankerende maatregelen. Hierbij gaat het niet enkel in functie van vliegtuigen, maar ook bijvoorbeeld gemotoriseerd verkeer							
114	2	Luchthavenhinderfonds	Aandacht voor de subjectieve beleving van de luchthavenactiviteiten op de omwonenden. Bijv. stimuleren van het planten van bomen in tuinen om perceptie van lawaai te verbeteren.							
115	2	Uitkoop/verplaatsing	"Right of first refusal" by the Government							
116	2	Uitkoop/verplaatsing	right of first refusal for government to buy properties							
117	2	Uitkoop/verplaatsing	"first right of refusal" for government (Aérport)							
118	2	Uitkoop/verplaatsing	relocation of developments from noise sensitive (more quite zones)							
119	2	Uitkoop/verplaatsing	insulation and/or expropriation programs							
120	2	Uitkoop/verplaatsing	Wanneer een eigendom (woning, bouwka­vel voor bewoning of pand met onderwijs of zorgfunctie) gelegen in contour Lden 65dB te koop wordt aangeboden, krijgen de Vlaamse/lokale overheden een voorkooprecht om te voorkomen dat deze eigendom nog voor een gevoelige functie kan worden gebruikt.							
121	2	Uitkoop/verplaatsing	Onteigening en herbestemming is dus geen optie want het betreft een gebied groter dan het hele Brussel Hoofdstedelijk Gewest (203 km²) en is dus niet-betaalbaar en niet realiseerbaar op korte termijn.							
122	2	Uitkoop/verplaatsing	Verspreiden van advies aan bouwers en verbouwers: Hoe wordt er best akoestisch geïsoleerd? Wat zijn de slimste ingrepen? Wat is er te vermijden?							
123	2	Beperken grondgeluid	Engine washes							
124	2	Beperken grondgeluid	Better parking stands management							
125	2	Beperken grondgeluid	AirC Park 'OFF' departures							
126	2	Beperken grondgeluid	SETO and SETI (Single engine taxi)							
127	2	Beperken grondgeluid	Het grondig onderzoeken en implementeren van verbeterde operationele procedures (zoals efficiënter taxiën, beperken van wachttijden en inzetten op stillere technologieën)							
128	3	Aanpassen startroutes	naast innovatie is ook het gedrag van piloten (uitwijkgedrag naar de Vlaamse Rand om Brussels boetes te vermijden) en de gekozen vliegroutes bepalend voor het geluidsniveau:							
129	3	Aanpassen startroutes	Het grondig onderzoeken en implementeren van geoptimaliseerde vliegroutes en baangebruik, met het oog op het beperken van het aantal gehinderden							
130	3	Aanpassen startroutes	Tot slot is het onbegrijpelijk dat het koninklijk domein niet overvlogen mag worden. Men verwijst hiervoor naar een KB uit 1959 maar dat KB gaat niet over commerciële vluchten. De lasten moeten gespreid worden. Ook de leden van de koninklijke familie moeten een deel van de last dragen. Dit geldt zowel voor de landingsroutes als de opstijgroutes.							
131	3	Aanpassen startroutes	Vliegroutes en procedures herzien om bij voorrang dichtbevolkte gebieden te vermijden							
132	3	Aanpassen startroutes	De situatie vóór 2014 toont aan dat het vliegverkeer toen beter gespreid was, met minder hinder in bepaalde regio's en regelmatige rustperiodes, in tegenstelling tot de situatie na de invoering van "Leuven Rechtdoor".							

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
133	3	Aanpassen startroutes	Daarom pleit de gemeente voor afschaffing van “Leuven Rechtdoor” en een terugkeer naar een billijkere spreiding van het vliegverkeer.							
134	3	Aanpassen startroutes	de stijgroute Leuven Rechtdoor afgeschaft wordt,							
135	3	Aanpassen startroutes	Luchtvaartroutes zo te definiëren dat dichtbevolkte gebieden worden vermeden.							
136	3	Aanpassen startroutes	voldoende spreiding zodat er een billijke verdeling is van de hinder, terug invoeren vliegroute Leuven West;							
			voldoende monitoren van maatregelen die al werden en zullen worden afgesproken --> uren zonder dalen en stijgen, vliegroutes, hoogtes enzovoort.- bvb. de naleving door het vliegverkeer van de vastgelegde hoogte- en draaipunten op de Leuven Oost vliegroute, en daar minder afwijking op toestaan. Er wordt te vroeg en op te lage hoogte naar het westen gedraaid, waardoor de vliegtuigen bij motoren op hoog vermogen nog op lage hoogte vlak boven Leuven de draai maken (ipv verderdoor richting Aarschot).							
137	3	Aanpassen startroutes	Billijke spreiding van de vliegbewegingen volgens veiligheid							
138	3	Aanpassen startroutes	de vliegroutes vast te leggen via een federale wet om, voor zover mogelijk, het overvliegen van dichtbevolkte gebieden te vermijden, teneinde het algemeen belang, de volksgezondheid en de veiligheid van de bevolking te eerbiedigen							
139	3	Aanpassen startroutes	Tenir compte des recommandations visant à réduire les nuisances sonores présentées dans l'étude d'incidences « ENVISA », que l'État belge s'est vu ordonné de faire dans le cadre de l'ordonnance du 19 juillet 2017							
140	3	Aanpassen startroutes	Design SIDs / Approaches to avoid noisesensitive areas							
141	3	Aanpassing naderingsroutes	Coordination of SID & STARS to avoid noise sensitive areas							
142	3	Aanpassing naderingsroutes	level segments							
143	3	Aanpassing naderingsroutes	Momenteel past skeyes het systeem van ‘radar vectoring’ toe voor de organisatie van de landingen waardoor er geen vaste naderingsroutes zijn totdat toestellen opgelijnd zijn in de as van de landingsbanen. In de nachtperiode (23u6u) kan er worden gewerkt met een beperkt aantal vaste naderingsroutes wat de voorspelbaarheid over de te vliegen afstand voor de piloten vergroot en waardoor ze beter hun verticaal profiel kunnen optimaliseren (CDO). Dit laat ook toe om de aanvliegroutes te concentreren boven bij voorkeur dunbevolkte gebieden.							
144	3	Aanpassing naderingsroutes	De luchtvaartroute RNP 07L af te schaffen.							
145	3	Aanpassing naderingsroutes								
146	3	Aanpassing naderingsroutes	Landen in de as van de banen. Opstijgen buiten de as van de banen via minimum 10 systematisch 15° van elkaar gescheiden routes per baan, met maximaal 10% van de vluchten per route. Rechtstreeks vliegen naar bestemming zonder overbodige bochten. De stilste vliegtuigen op routes over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (noodzakelijk omdat het BHG geluidsnormen heeft en Vlaanderen niet).							
147	3	Aanpassen startroutes	Design SIDs / Approaches to avoid noisesensitive areas							
148	3	Aanpassen startroutes	Coordination of SID & STARS to avoid noise sensitive areas							
149	3	Aanpassen startroutes	Flight routes							
150	3	Aanpassen startroutes	Vliegroutes aanpassen							
151	3	Aanpassen startroutes	Dispersion of noise impacts across and not locatours rather all impacts or 1 community							
152	3	Aanpassen startroutes	various route distribution strategies (dispersion vs concentration)							
153	3	Flexible Use of Airspace	LoA with neighbouring ATC units, flexible use of military airspace							
154	3	Full flaps vs. reduced flaps	Delayed flap approach procedure							
155	3	Full flaps vs. reduced flaps	Reduced flap setting approaches							
156	3	Full flaps vs. reduced flaps	Delayed flap approach procedure							
157	3	Optimalisatie baangebruik	RWY use & routes: major reduction possible by avoiding density populated areas but capacity (..) may not decrease							
158	3	Optimalisatie baangebruik	Optimal RWY use & flight routes to significantly reduce noise without impacting capacity							
159	3	Optimalisatie baangebruik	Coordination of SID & RWY's to avoid noise sensitive areas							
160	3	Optimalisatie baangebruik	optimal RWY use (preferebal RWY use PRS)							
161	3	Optimalisatie baangebruik	Increase RWY capacity: runway use changes							
162	3	Optimalisatie baangebruik	Adaption of changes in RWY use and FLT routes to avoid densely populated areas as long as capacity is not reduced in anyway							
163	3	Optimalisatie baangebruik	Windnormen							
164	3	Optimalisatie baangebruik	Full runway capacity (TuY 67)							
165	3	Optimalisatie baangebruik	Higher Tailwind certification							
166	3	Optimalisatie baangebruik	Wind limits versus ICAO							
167	3	Optimalisatie baangebruik	preferred runway system							
168	3	Optimalisatie baangebruik	Preferentieel en alternatief baangebruik in verschillende periodes van de dag en vliegroutes kunnen worden aangepast om minder/zo weinig mogelijk mensen te hinderen en dichtbevolkte zones beter te mijden.							
169	3	Optimalisatie baangebruik	Bij landingen wanneer er oostenwind is, zou een systematisch afwisselend baangebruik van de 3 gelijkwaardig uitgeruste landingsbanen (07L, 07R en 01) zorgen voor systematische rustperiodes voor de inwoners ten westen van Brussel.							
170	3	Optimalisatie baangebruik	Baan 01 moet ingeschakeld worden tijdens daluren op de luchthaven (middaguren, 's nachts).							
171	3	Optimalisatie baangebruik	De gemeente Dilbeek vraagt meer wisselend baangebruik bij oostenwind en het gebruik van baan 01 tijdens de nacht.							
172	3	Optimalisatie baangebruik	We vragen hierbij een maximale spreiding door wisselend baangebruik en de RNP route zo te bepalen zodat zo weinig mogelijk inwoners zijn geïmpacteerd.							
			De preferentiële overvliegregeling ("PRS") maximaliseren: opstijgen naar Brussel op baan 25 en landen in Brussel via baan 25, en het gebruik van de luchthaven beperken buiten de PRS tot het strikte minimum, met name landingen boven Brussel op banen 07 en 01. Dit betekent dat de instructies van 17 juli 2013 over windnormen opnieuw moeten worden ingevoerd. Dit betekent ook dat men baanveranderingen moet maken op basis van de werkelijke waarden van de windcomponent en niet op basis van weersvoorspellingen of schattingen. Tot slot betekent dit dat de doorlooptijd voor een baanwissel maximaal 30 minuten is en dat de terugkeer naar de PRS zo snel als operationeel mogelijk is plaatsvindt							
173	3	Optimalisatie baangebruik	Maximaal tegen de wind in vliegen is de veiligste, meest economische en minst geluid en uitstoot producerende manier van vliegen omdat een vliegtuig minder motorvermogen nodig heeft om op te stijgen en te landen tegen de wind in.							
174	3	Optimalisatie baangebruik	De windcriteria verlagen ipv ze te verhogen, zou het vliegtuiggeluid 'in globo' doen dalen.							
175	3	Optimalisatie baangebruik	Er zou dienen gestreefd te worden naar een maximaal gebruik van elke baan voor maximaal 25% van alle vliegbewegingen. Dwz 4 banen moeten gebruikt worden, 6 banen kunnen gebruikt worden.							
176	3	Optimalisatie baangebruik								

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
177	3	Optimalisatie baangebruik	De combinatie van een systematisch afwisselend baangebruik, het landen in de as van de banen en het opstijgen via minimum 10 systematisch 15° van elkaar gescheiden opstijgroutes per baan met maximaal 10% van de van de betreffende baan opstijgende vluchten per opstijgroute, zorgt ervoor dat de onder de eerste pijler voorgestelde 'frequentienormen' gemakkelijk haalbaar zijn.							
178	3	Optimalisatie baangebruik	L'usage de la piste 07L et des trajectoires associées appelle les observations suivantes : Risque de non-respect du principe de proportionnalité							
179	3	Optimalisatie baangebruik	L'usage de la piste 07L et des trajectoires associées appelle les observations suivantes : Inadéquation avec l'objectif de réduction des populations exposées							
180	3	Optimalisatie baangebruik	L'usage de la piste 07L et des trajectoires associées appelle les observations suivantes : Effets cumulés insuffisamment pris en compte							
181	3	Optimalisatie baangebruik	L'usage de la piste 07L et des trajectoires associées appelle les observations suivantes : Atteinte au principe d'équité territoriale							
182	3	Optimalisatie baangebruik	tout scénario impliquant une augmentation ou une concentration des mouvements sur la piste 07L est incompatible avec les objectifs du processus Balanced Approach ;							
183	3	Optimalisatie baangebruik	les scénarios analysés doivent garantir une réduction effective et équitable des nuisances, sans transfert vers des zones densément peuplées.							
184	3	Optimalisatie baangebruik	De windnormen van 17 juli 2013 strikt toe te passen.							
185	3	Optimalisatie baangebruik	De windrichting moet steeds de bepalende factor zijn voor de keuze van gebruik van de start- en landingsbaan. Dit is belangrijk voor het optimaliseren van het brandstofverbruik, geluid en veiligheid. De windnormen moeten bepaald en gemeten worden conform de ICAO-aanbevelingen (International Civil Aviation Organisation).							
186	3	Optimalisatie baangebruik	Gebruik van de banen optimaliseren volgens vliegroutes.							
187	3	Optimalisatie baangebruik	te zorgen voor een getrouwe toepassing van de instructie van 17 juli 2013 om een selectie van start- en landingsbanen te garanderen die in overeenstemming is met de wet							
188	3	Optimalisatie baangebruik	Maximaal inzetten op opstijgen (en landen) volgens de actuele windrichting om zo snel mogelijk hoogte te maken.							
189	3	Optimalisatie baangebruik	Maximaal tegen de wind in vliegen is de veiligste, meest economische én minst lawaaïge manier. De windcriteria verlagen (i.p.v. verhogen) doet het vliegtuiggeluid 'in globo' dalen.							
190	3	Optimalisatie baangebruik	Een systematisch afwisselend gebruik van alle 6 start- en landingsbanen (zoals op London Heathrow) zorgt voor rustperiodes voor dichtbijgelegen bewoners en een betere spreiding van opstijgroutes. Streefdoel: elke baan maximaal 25% van alle vliegbewegingen							
191	3	Optimalisatie baangebruik	consequent opstijgen en landen tegen de wind in							
192	3	Optimalisatie baangebruik	intelligent gebruiken van de 6 gelijkwaardig uitgeruste start- en landingsbanen							
193	3	Optimalisatie baangebruik	Uitsluitend gebruik van start- en landingsbanen 01 en 19 in geval van veiligheidsredenen.							
194	3	Optimalisatie baangebruik	Toepassing door SKEYES van de wettelijke windnormen conform de ICAO- definitie							
195	3	Optimalisatie baangebruik	Vliegen boven dichtbevolkte, zoals Bonheiden centrum, te allen tijde beperken. Alleen in strikte noodzakelijke gevallen, die moeten vastliggen zodat dit kan worden gecontroleerd, kan een baanwissel naar baan 19 plaatsvinden. Die redenen kunnen, gelet op de verzadiging van de draagkracht van de gemeente Bonheiden, niet uitbreiden van de reeds bestaande redenen (zoals weersomstandigheden). Ze moeten integendeel verminderen en worden vermeden.							
196	3	Optimalisatie naderingsprocedure	CDO's use RNAV points							
197	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Delayed flap approach procedures							
198	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Optimized thrust reduction & acceleration							
199	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Final approach review							
200	3	Optimalisatie naderingsprocedure	CDO's							
201	3	Optimalisatie naderingsprocedure	RNAV's							
202	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Inflight connectivity to optimize optimisation APPS							
203	3	Optimalisatie naderingsprocedure	CDO							
204	3	Optimalisatie naderingsprocedure	aanpassing vliegprocedures op vliegroutes op voorwaarde dat runway en luchthavencapaciteit niet negatief geïmpacteerd worden: voorstel dat To70 de opties binnen bovenvermelde voorwaarden onderzoekt							
205	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Gebruik van RNAV points for better descent management computation by on board computers							
206	3	Optimalisatie naderingsprocedure	reduce extended vectoring for certain RWY configuration (EG 01/07R)							
207	3	Optimalisatie naderingsprocedure	increased interception altitude for night arr.							
208	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Approach procedures with higher interception altitude							
209	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Approach procedures steeper descent angle (max 3,2°)							
210	3	Optimalisatie naderingsprocedure	potential noisereducing procedures (e.g. innovative landing/navigation techniques)							
211	3	Optimalisatie naderingsprocedure	continuous descend/climb operations							
212	3	Optimalisatie naderingsprocedure	consider CDO opportunities							
213	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Verplaatsen displaced threshold baan 07L ter hoogte van taxiway B8 of B9 om geluidbelasting naderingen 07L meer over luchthaventerrein te verplaatsen							
214	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Een aantal landingsprocedures intercepteren het glijpad van de landingsprocedure op een hoogte van 2000 ft. Hierdoor worden soms langere leveloff segmenten gevlogen op deze lagere hoogte met een nadelige impact op de geluidsfootprint. Door deze interceptiehoogte waar mogelijk (nacht 23h06h,... Te valideren door skeyes) op te trekken naar 3000 ft of meer zullen deze leveloff segmenten een kleinere impact hebben op de geluidsfootprint. Opmerking: idealiter worden de naderingen gevlogen zonder level off segmenten (CDO). In de gepubliceerde procedures dient echter steeds de mogelijkheid voorzien te worden voor een leveloff segment ter hoogte van de glide path interception altitude.							
215	3	Optimalisatie naderingsprocedure	CDO procedures zijn reeds gepubliceerd voor landingen op Brussels Airport. Omwille van diverse redenen wordt echter niet steeds een optimale CDO procedure gevlogen waardoor toch nog leveloff segment voorkomen. Vooral deze leveloff segmenten op lagere hoogte hebben hierbij een negatieve impact op de geluidsfootprint. Binnen deze maatregel wordt samen met de airlines en skeyes het aandeel CDO vluchten verhoogd. Vaste naderingsroutes en interceptie op grotere hoogte (cfr andere maatregelen), kunnen hier ook aan bijdragen.							

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
			De resultaten van het Heronproject hebben aangetoond dat na interceptie van de glide slope steilere dalingshoeken kunnen bijdragen tot geluidsreductie. Voor een dalingshoek van 3.2° werd gemiddeld 1 dB geluidsreductie gerealiseerd t.o.v. de conventionele 3.0° graden. Tailwind condities maakten het vliegen van deze procedures wel moeilijker voor de piloten, in bijzondere met grotere (modernere) toestellen. Aangezien bij het gebruik van de alternatieve banen er geen rugwindcondities zijn, lenen deze banen zich uitstekend voor het verhogen van de dalingshoek naar 3.2°.							
216	3	Optimalisatie naderingsprocedure	De landingsprocedures zelf moeten aangepast worden zodanig dat de dalingshoek scherper is en men zo lang als mogelijk hoog in de lucht blijft.							
217	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Groene landingen en vertrekken maximaliseren: CDO-landingen (Continuous Descent Operations) en CCO-opstijgen (Continuous Climb Operations) zijn een belangrijke stap in de luchtvaart om milieu-impact en geluidsoverlast te verminderen							
218	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Optimaliseren vliegroutes op basis van zgn. Performance Based Navigation(PBN) dit helpt uitwaaiëren en spreiding van vlieggeluid over meer omwonenden te voorkomen.							
219	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Geluidsarmer landen: dusdanig zo lang mogelijk hoog blijven vliegen om dan steiler te dalen (mits veilig)							
220	3	Optimalisatie naderingsprocedure								
221	3	Optimalisatie naderingsprocedure	de nieuwe route RNP 07L te schrappen, die sinds de zomer van 2025 tienduizenden inwoners van de gemeente Schaarbeek zwaar treft							
222	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Het optimaliseren vliegroutes op basis van zgn. Performance Based Navigation (PBN) dit helpt uitwaaiëren en spreiding van vlieggeluid over meer omwonenden te voorkomen.							
223	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Bij het landen gradueel dalen toepassen ipv stapsgewijs (proefproject Brussels Airlines van enkele jaren geleden).							
224	3	Optimalisatie naderingsprocedure	Toevoegen van een Highspeed/Rapid Exit Taxiway op baan 07L om stroom van naderend verkeer naar 07L voorspelbaarder te maken. Tevens mogelijke afname gebruik reverse thrust om taxibaan B6 te halen.							
225	3	Optimalisatie naderingsprocedure	CPDLC (Controller Pilot Data Link Communications)							
226	3	Optimalisatie startprocedures	NADP 1 or 2							
227	3	Optimalisatie startprocedures	Optimized thrust reduction & acceleration							
228	3	Optimalisatie startprocedures	RNAV's							
229	3	Optimalisatie startprocedures	continuous descend/climb operations							
230	3	Optimalisatie startprocedures	Toevoegen en/of verlengen van een aantal taxibanen om de volledige lengte van baan 25R te gebruiken.							
231	3	Optimalisatie startprocedures	Verlengen baan 25R inclusief toevoeging dubbele opstelplaats bij baankop 25R t.b.v. capaciteit en geluidsreductie starts 25R.							
232	3	Optimalisatie startprocedures	Continuous Climb Operations (CCO) verminderen het geluid van opstijgende vliegtuigen doordat ze leveloffs vermijden en daardoor het toestel sneller naar grotere hoogte klimt. Dit resulteert in lagere geluidsniveaus, vooral dicht bij de luchthaven. In combinatie met de huidige NADP1procedure — die al zorgt voor minder geluid in de eerste klimfase — biedt een CCO een continu en efficiënter klimprofiel.							
233	3	Optimalisatie startprocedures	De prévoir d'aménager la piste 25 L de manière à permettre les décollages par un virage à gauche avant d'atteindre la Région bruxelloise							
234	3	Optimalisatie startprocedures	D'imposer aux avions décollant depuis la piste 25 R et effectuant un virage à droite de virer dès 400 pieds vers le Ring de façon à éviter de survoler la Région Bruxelloise, densément peuplée							
235	3	Optimalisatie startprocedures	De veiller à se conformer au règlement européen (UE 2018/1048) relatif à la navigation fondée sur la performance (PBN) sur les pistes 01, 07 L et 07 R de façon à créer le moins de nuisances possible pour les Bruxellois							
236	3	Optimalisatie startprocedures	Baan 25L moet ingericht worden (taxibaan of baanverlenging) zodat vliegtuigen kunnen opstijgen en de bocht naar links kunnen maken voordat ze het Brussels Gewest bereiken							
237	3	Optimalisatie startprocedures	Vliegtuigen die opstijgen van baan 25R en een bocht naar rechts maken verplichten om op 400 voet te draaien in de richting van de Ring om te vermijden dat ze over het dichtbevolkte Brusselse Gewest vliegen							
238	3	Optimalisatie startprocedures	Ook optimale opstijg- en landingsprocedures zijn beter realiseerbaar met tegenwind dan met rugwind.							
239	3	Optimalisatie startprocedures	Opstijgen via minimum 10 systematisch 15° van elkaar gescheiden opstijgroutes per baan;							
240	3	Optimalisatie startprocedures	Maximaal 10% van de van de betreffende baan opstijgende vluchten per opstijgroute;							
241	3	Optimalisatie startprocedures	Opstijgen/vliegen maximaal rechtstreeks in functie van bestemming (geen overbodige bochten en omleidingen);							
242	3	Optimalisatie startprocedures	Het maximaliseren van groene landingen en vertrekken: CDO-landingen (Continuous Descent Operations) en CCO-opstijgen (Continuous Climb Operations) zijn een belangrijke stap in de luchtvaart om milieu-impact en geluidsoverlast te verminderen.							
243	3	Optimalisatie startprocedures	reculer la piste 25L vers l'Est afin de permettre les décollages par un virage à gauche sans survoler la Région bruxelloise et respecter les recommandations de l'étude ENVISA en attendant ledit recul de façon à diminuer sensiblement le nombre de personnes impactées par le bruit et l'émission de particules provoqués par les décollages au départ de l'aéroport (ou déterminer une alternative permettant de respecter les mêmes impositions et la mettre en œuvre)							
244	3	Optimalisatie startprocedures	Ook vliegroutes maken een groot verschil. De belangrijkste principes daar zijn: zo recht mogelijk vliegen, zonder onnodige omwegen routes spreiden over meerdere richtingen aantal vluchten per route beperken stillere toestellen gebruiken waar nodig							
245	3	Optimalisatie startprocedures	De vlieghoogte mede opnemen in de vliegroutes, deze is bepalend voor de geluidshinder.							
246	3	Optimaliseren inzet APU	improved APU procedures							
247	3	Optimaliseren inzet APU	limit APU use							
248	3	Optimaliseren inzet APU	Optimise functioning of apt equipment (airco/GPU) to reduce APU							
249	3	Platform voor tests	Compass platform (avoiding test flights)							
250	3	Platform voor tests	Compass platform							
251	3	Reverse thrust	use of "idle reverse" if safety allows							
252	3	Reverse thrust	"idle reverse" use							
253	3	Steilere naderingen	steeper approaches (safety!)							
254	3	Steilere naderingen	Increased interception altitude (night)							
255	3	Vaste naderingsroutes	Fixed arrival routes without impacting capacity							
256	3	Vaste naderingsroutes	Fixed arrival routes to improve CDO use (night)							
257	3	Vaste naderingsroutes	Fixed ARR routes in night							

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
258	3	Verlagen startgewicht	Refuel EU restriction (weight restriction/reduction)							
259	3	Verlagen startgewicht	Indien een te grote laadvracht aanleiding geeft tot meer geluidsoverlast, moet hiervoor een normering komen.							
260	4	Aanscherping quota count systeem	Het actualiseren, dwz verlagen van de QC waarden per dagdeel, rekening houdend met de technische evolutie van de vliegtuigen. Het meest recente MB dateert van 2009							
261	4	Aanscherping quota count systeem	interdire le survol de Bruxelles, assurer l'utilisation d'avions les plus récents possibles et donc les moins bruyants et polluants existants (imposer la diminution du niveau de bruit individuel de chaque avion (QC) de jour pour devenir raisonnable et acceptable)							
262	4	Aanscherping Quota count systeem	Use actual noise level (QC) instead of theoretic one ese.BOX 117							
263	4	Aanscherping quota count systeem	Actualiseren, dwz verlagen van de QC waarden, rekening houdend met de technische evolutie van de vliegtuigen.							
264	4	Aanscherping quota count systeem	De prévoir la diminution du niveau de bruit individuel de chaque avion (QC) de jour pour devenir raisonnable et acceptable, et d'interdire les avions ne respectant pas les seuils fixés							
265	4	General Aviation	Night restrictions for general aviation (businessjets and recreation aviation)							
266	4	Nachtslot overtreding	strater policy night abuses: van take off after 11pm without night slots and more severe fines for late arrivals without night slot							
267	4	Nachtslot overtreding	Misuse of night slots : prohibition Departure and Arrival between 23h–6h: Fines							
268	4	Nachtslot overtreding	Respect 16 000 night slots							
269	4	Nachtslot overtreding	Night abuses = 0 (or reduce)							
270	4	Nachtslot overtreding	Higher penalties for late arrivals (attention point home based aircrafts)							
271	4	Nachtslot overtreding	strenger toezien op Night abuses van flights with day slot taking off in the night							
272	4	Nachtslot overtreding	Verbod op vertrekken na 23u en voor 6u zonder nachtslot							
273	4	Nachtslot overtreding	Intensievere boetes voor landingen na 23u en voor 6u zonder nachtslot							
274	4	Niet uitgezonderden vluchten	noise contours excluding expented flights (military, medical,...)							
275	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Bundelen van vluchten tussen bepaalde uren. Dit heeft oa te maken met het voorzien van aantal slots binnen bepaalde periodes. De nachtelijke slots dienen vermeden of streng beperkt te worden							
276	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	een jaarlijkse beperking van de vliegbewegingen op de luchthaven vast te stellen, waarbij ook rekening wordt gehouden met gezondheids- en milieuaspecten							
277	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	de luchtvaartprocedures na te leven die de blootstelling van de bevolking aan vliegtuiglawaai beperken (zoals bijvoorbeeld de optimalisatie van vliegprocedures, steilere naderingsbanen of nachtelijke beperkingen, het systematisch opstijgen vanaf de baandrempels), zoals bepaald in Verordening nr. 598/2014; het aantal jaarlijkse vluchten op Brussel-Nationaal te beperken tot 220.000 en het individuele geluidsniveau van vliegtuigen te verlagen, waarbij vliegtuigen die de drempels niet respecteren, worden verboden							
278	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	interdite toute augmentation du trafic cargo							
279	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Drastische vermindering van het QC (Quota Count) van de vliegtuigen en volledige naleving van deze beperkingen.							
280	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Overwegen dat Brussels Airport moet worden gebruikt als een stedelijke luchthaven en een nationale luchthavenstrategie gericht op een betere spreiding van activiteiten, met name vracht en charter/low-cost, naar regionale luchthavens ontwikkelen							
281	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Uitfasering nachtvluchten							
282	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Plafond 220.000 vliegbewegingen							
283	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Beperkingen (plafond en/of reductie) op het aantal vluchten tussen 6u en 7u							
284	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Plafond op het aantal vliegbewegingen (240.000 in 2032)							
285	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Aanpassing van het regime m.b.t. de stille weekend nachten zoals opgenomen in het geluidsactieplan							
286	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Verbod op nachtvluchten: alleen vluchten overdag tussen 07u - 22u. zonder het gebruik van baan 19.							
287	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	De confirmer de manière absolue le principe du non-survol des zones densément peuplées afin de respecter l'intérêt général, la santé publique et la sécurité des populations et de considérer que tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale							
288	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	De prévoir d'enfin appliquer l'interdiction des vols de nuit entre 22h et 7h, comme de nombreux aéroports européens et, au besoin, d'initier sans délai une étude permettant de connaître les conséquences concrètes de cette mesure sur l'exploitation de l'aéroport ;							
289	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	De limiter le nombre de mouvements aériens à Zaventem à 220.000 par an							
290	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	De bestaande beperkingen van het aantal nachtvluchten (maximaal 16.000 vluchten tussen 23.00 en 6.00 waarvan maximaal 5.000 opstijgende vluchten) dienen behouden te worden en er dient verduidelijkt te worden dat het om een maximaal aantal 'vluchten' gaat en niet om een maximum aantal 'slots'.							
291	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Verder kan de gemeente Dilbeek zich vinden in het plafond van 240.000 vluchten per jaar zoals in de (vernietigde) vergunning van 2024 toegekend. en verdere beperking van de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven heeft een negatieve invloed op haar economische en logistieke slagkracht en dus een negatieve invloed op de economie van onze regio en het land.							
292	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Nachtvluchten verbieden tussen 22u en 7u							
293	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Het aantal vliegbewegingen op Brussel-Nationaal beperken tot 220.000 per jaar							
294	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	een verbod op nachtvluchten tussen 23h en 6h							
295	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Wij zijn daarom geen voorstander van een uitbatingsvergunning die onbeperkt is in de tijd.							
296	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Exploitatiebeperkingen dienen maar opgelegd te worden indien de onder de eerste pijler voorgestelde 'frequentienormen per periode van het etmaal' overschreden worden.							
297	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	De bestaande beperkingen van het aantal nachtvluchten (maximaal 16.000 vluchten tussen 23.00 en 6.00 waarvan maximaal 5.000 opstijgende vluchten) dienen behouden te worden en er dient verduidelijkt te worden dat het om een maximaal aantal 'vluchten' gaat en niet om een maximum aantal 'slots'.							
298	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Brussels Airport te erkennen als stadsgebonden luchthaven met dagfunctie en nachtvluchten tussen 22u en 7u te verbieden.							
299	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Procedures toe te passen die blootstelling van de bevolking aan vliegtuiggeluid beperken en het aantal bewegingen te beperken tot 220.000 per jaar.							
300	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Uitfasering vertrekkende nachtvluchten en later afbouwen toekomstige nachtvluchten.							
301	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Een plafond instellen op het aantal vliegbewegingen op jaarbasis (240.000) en op het aantal vliegbewegingen per uur, nu 74.							
302	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Het aantal nachtslots van 16.000, waarvan 5.000 slots voor vertrekkende nachtvluchten mag zeker niet toenemen. Het aantal nachtelijke vluchten moet de internationale tendensen volgen. Een aantal Europese luchthavens werken nu reeds met nachtelijke sluitingstijden.							

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
303	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Behoud van het huidige maximum van 74 vliegbewegingen per uur voor de piekperiodes en een plafond op het totaal aantal vliegbewegingen per jaar van 250.000.							
304	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	beperken van nachtvluchten;							
305	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	een nachtelijke vliegverbod in te stellen van 22.00 tot 07.00 uur, waarin geen vliegbewegingen mogen plaatsvinden, behalve in noodgevallen of uitzonderingen vastgelegd in de wet, bij vertrek en aankomst op Brussels Airport							
306	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Stille nachten: Het uitsfaseren vertrekkende nachtvluchten en later afbouwen toekomstige nachtvluchten (nacht is tussen 23u en 7u).							
307	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Een plafond instellen op het aantal vliegbewegingen op jaarbasis (240.000) en op het aantal vliegbewegingen per uur, nu 74.							
308	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Beperken van nachtvluchten.							
309	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Bepalen van een aanvaardbaar aantal vliegbewegingen ivm de leefbaarheid van de ruime regio.							
310	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Respecter ce qui était prévu dans le permis d'environnement de 2004, total annuel de vols de nuit,							
311	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	De bestaande beperkingen van het aantal nachtvluchten (maximaal 16.000 vluchten tussen 23u00 en 6u00, waarvan maximaal 5.000 opstijgende vluchten) dienen behouden te blijven. Het betreft een maximum aantal 'vluchten', niet 'slots'. Ook de opstijgvrije nachtperiodes op weekenddagen dienen strikt gerespecteerd te worden							
312	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Bestaande beperkingen van het aantal nachtvluchten (maximaal 16.000 vluchten tussen 23.00 en 6.00 waarvan maximaal 5.000 opstijgende vluchten), moeten behouden blijven. Belangrijk is dat er definities gebruikt worden die verwijzen naar het aantal effectieve vluchten en niet naar een maximum aantal slots.							
313	4	Reduceren aantal vliegtuigbewegingen (in de nachtperio	Stop nachtvluchten tot en met 7u							
314	4	Weren lawaaiige toestellen	bepaalde categorieën vliegtuigen te verbieden op Brussels Airport waarvan de geluidsemisatie bepaalde drempels overschrijdt vanwege hun model of veroudering (met name beperking van het tonnage van vliegtuigen en vermindering van individuele geluidsniveaus)							
315	4	Weren lawaaiige toestellen	Het aanpakken van het geluid aan de bron begint met het weren van de meest lawaaiige toestellen. EU Verordening 598/2014 voor de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens geeft de keuze aan lidstaten om lawaaiige vliegtuigen uit de geluidscategorie hoofdstuk 3 te weren (de marginally compliant chapter 3)							
316	4	Weren lawaaiige toestellen	Het volstaat niet om prognoses te maken enkel en alleen gebaseerd op modernisering van de vloot. Dat is te vrijblijvend. Vervanging door modernere maar groter toestellen is niet beter. Het is geweten dat zij meer geluid produceren! Beter zou het zijn tegen 2032 een minimum aandeel van 60% op te leggen voor de categorie R6, R7, R8 toestellen evenals een totale uitsfasering van R4 en R5 vliegtuigen. Nieuwe verstrengde EU-verordeningen zouden hiertoe een aanzet kunnen geven							
317	4	Weren lawaaiige toestellen	Strengere toelatingseisen ivm. geluidsproductie van motoren van vliegtuigen. Oude, luide motoren verbieden.							
318	4	Weren lawaaiige toestellen	leg een minimum doelstelling van 60 % op voor het geheel van categorie R6, R7, R8 vliegtuigen tegen 2032 en een uitsfasering van R4 en R5 vliegtuigen. Daarnaast moeten categorie R3 vliegtuigen per direct worden verboden (cfr. EU-verordening 598/2014).							
319	4	Weren lawaaiige toestellen	Weren van lawaaiige toestellen uit geluidscategorie R3, dit is aan de lidstaten toegestaan door EU verordening 528/2024.							
320	4	Weren lawaaiige toestellen	Het volstaat niet om prognoses te maken enkel en alleen gebaseerd op modernisering van de vloot. Dat is te vrijblijvend. Vervanging door modernere maar groter toestellen is niet beter. Het is geweten dat zij meer geluid produceren ! Beter zou het zijn tegen 2032 een minimum aandeel van 60% op te leggen voor de categorie R6, R7, R8 toestellen evenals een totale uitsfasering van R4 en R5 vliegtuigen. Nieuwe verstrengde EU verordeningen zouden hiertoe een aanzet kunnen geven.							
321	4	Weren lawaaiige toestellen	Introductie van verbod op nachtvluchten met vliegtuigen met een cumulatieve marge onder de 13 EPNdB							

Pijler Ik stel deze maatregel voor (enkele criteria = geel)

- 1 Zit er toekomst in stillere toestellen? Kan Brussel zijn deel opnemen?
- 1 Leven en laten leven
- 1 stillere vliegtuigen
- Verplicht commerciële stakeholders (luchthaven, luchtvaartmaatschappijen) te investeren in de gelijkwaardige uitrusting van alle start- en landingsbanen én in stillere vliegtuigen.
- 1 Van 'stillere vliegtuigen' wordt op korte termijn geen drastische verbetering verwacht: zelfs de nieuwste generatie toestellen overschrijden 60 dB op grote afstanden bij rugwind of bochtige routes zoals de Vlaamse Regering zelf onderstreept in de Omgevingsvergunning (2024) voor de luchthaven. Toch mag het potentieel van vlootvernieuwing niet onbenut blijven: dit is immers enkel te benutten door zo milieuvriendelijk als mogelijk te vliegen (tegen de wind en met rechtstreekse routes zonder veel bochtenwerk)
- 1 3° Vliegtuigen gebruiken die weinig lawaai maken en de oude, lawaaierige toestellen niet gebruiken.
- 1 Meest lawaaierige toestellen, zoals vrachtverkeer, uit cirkulatie halen
- 1 - een voorkeur voor het inzetten van stillere toestellen
- 1 Geluid dient aangepakt te worden aan de bron (die zeer veel winst genereert) en niet afgewimpeld te worden oop de burger (isolatie-onteiening...).Stop de uitbreiding in dichtbevolkte regio.
- 1 Geluidsquota minderen zodat vloten vernieuwen
- 1 - vluchten met stillere vliegtuigen. En dan vooral 's nachts, als er toch nog nachtvluchten zijn.
- 1 - vluchten met stillere vliegtuigen. En dan vooral 's nachts, als er toch nog nachtvluchten zijn.
- 1 Geluidsquota minderen zodat vloten vernieuwen.
- 1 Daarnaast ook strengere geluidsnormen opleggen zou helpen.
- 1 4. Verbieden van vliegtuigen die te veel lawaai maken.
- 1 betere technologie.
- 1 - geen verouderde toestellen aanvaarden
- 1 - de luchthaven pushen een vernieuwde vloot op te leggen aan de maatschappijen met andere milieunormen
- 1 Verbied oude, luide vliegtuigen om deze route te volgen
- 1 Uutfaseren oude vloot
- 1 Tot slot zou de overheid duidelijke en strengere geluidsnormen moeten opleggen en actief inzetten op de versnelling naar stillere vliegtuigen.
- 1 2- stillere vliegtuigen eisen,
- 1 Alleen de meest milieuvriendelijke en stille vliegtuigen toelaten.
- 1 Only allow less noisy airplanes to land and start from Zaventem airport
- 1 Vleigtuigmaatscahppijen dienen zich aan de geluidsnormen te houden, bijgevolg zullen vliegbedrijven moeten investeren in "stille" vliegtuigen.
- 1 Stillere vluchten,
- 1 , geen oude vrachtvliegtuigen laten landen in Brussels Airport, ...
- 1 Ik stel voor om de toegang tot de luchthaven voor verouderde en vervuilende toestellen (de zogenaamde 'poubellen' van de luchtvaart) onmiddellijk te beperken. Er moet een strikt beleid komen dat enkel de modernste, stillere vliegtuigen toelaat. Brussel Airport mag niet langer de plek zijn waar luchtvaartmaatschappijen hun oudste toestellen inzetten ten koste van onze gezondheid.

- 1 - lawaaierige vliegtuigen weigeren op de luchthaven
- 1 In tweede instantie geluidsarme vliegtuigen
- 1 2.1.3. Overdag: Het gemiddelde omgevingsgeluid door vliegtuigen moet onder de 45 dB Lden blijven.
- 1 2.1.6. Prioriteit moet gaan naar minderen van geluidshinder aan de bron eerder dan verschuiven van de geluidsoverlast met risico van verdere
- 1 2.2. Geluidshinder aan de bron
- 1 2.2.1. De vermindering van het aantal sterk gehinderden en slaapverstoorden in 2032 is gebaseerd op een vlootsamenstelling met modernere, minder geluidshinderende vliegtuigen. De beloftes om de vloot te vernieuwen tegen 2032 met geluidsarmere vliegtuigen is te vrijblijvend. Daarnaast wordt uitgegaan van grotere vliegtuigen, waarvan het geluid groter is. Uit de grafieken van de verwachte evolutie van het aantal vertrekkende vliegtuigen (resp. zware toestellen/"long haul" en lichtere toestellen/"short haul") per uur van de dag, blijkt immers duidelijk dat er geen vermindering is van zware/long haul vliegtuigen tijdens kritische periodes 's avond en 's nachts. In het kader van de LTO (Landing-Take Off) tariefdifferentiatie, toegepast op Brussels Airport, worden de vliegtuigen ingedeeld in 8 geluidscategorieën. R1 is hierbij de categorie met de meest luide toestellen, R8 de categorie met de meest geluidsefficiënte toestellen. Deze indeling is gebaseerd op de ACI Noise rating Index. De beschreven evoluties naar vervanging van de vliegtuigvloot in de verschillende segmenten betekent dat twee op de drie vliegtuigen in 2032 behoren tot de stilste categorie R6, R7 of R8 (zie Figuur 2-35). Dit zijn theoretische prognoses die niet bindend maar wel gebruikt zijn bij alle toekomstscenario's 2032 en nog steeds gelden 'in theorie'. In die zin stelt de GECORO voor dat het tarievensysteem te herevalueren alsook een
- 1 2.3. QC-waarden
- 1 2.3.1. Verlagen van de normen van 2009-2010 rekening houdend met de sinds dan technische evolutie
- 1 2.3.2. Gelijktrekken QC-waarden tussen landen en opstijgen
- 1 De luidruchtigste vliegtuigen weren.
- 1 -Alleen stillere en milieuvriendelijke vliegtuigen toelaten op Brussels Airport.
- 1 - Oude cargo's vliegtuigen (747 van Singapore Airlines en dergelijke) absoluut verbieden!
- 1 Vlootvernieuwing afdwingen: Een direct verbod op verouderde, luidruchtige cargotoestellen. Alleen de stilste, modernste vliegtuigen zouden toegang mogen krijgen tot de luchthaven, met een nultolerantie voor geluidsoverschrijdingen.
- 1 geen luidruchtige vliegtuigen meer
- 1 Uitfasering van luidruchtigste vliegtuigen en gaan voor stillere types R6, R7 en R8.
- 1 3) stillere vliegtuigen
- 1 Luidruchtige en verouderde vliegtuigen moeten geweerd worden van de luchthaven, om zo structureel te voldoen aan de strenge Brusselse geluidsnormen zonder dat deze overschreden blijven worden.
- 1 Stiller vliegtuigen moet ook gebruikt worden.
- 1 Niet meer met oude vrachtvliegtuigen laag over Brussel vliegen 's nachts
- 1 Verdelen van gebruik van de pistes / nacht vliegtuigen stoppen en alle vervuilende en grote apparaten verbieden cargo's en dergelijke
- 1 Enkel nog moderne stillere vliegtuigen toelaten.
- 1 Een verbod op zeer lawaaierige toestellen.
- 1 Verbod op de grootste, lawaaierige vliegtuigen.
- 1 Investeren in technologie in europa
- 1 Blijven investeren in innovatie

- 1 2. Verbieden van korte vluchten. Bijvoorbeeld, geen vluchten naar Schiphol of Parijs. Deze trajecten zijn beter met de trein te doen.
- 2 Bewoners die last hebben van de luchthaven of vliegtuigen. Eén oplossing: verhuizen!!!!
- 2 1/ Groeirecht. Een zorgvuldig en redelijk persoon moet weten dat bedrijven en organisaties (bvb voetbalploegen) gericht zijn op groei. Een
- 2 dergelijk persoon kan zich niet tegen een bedrijf richten waar hij zelf naast is gaan wonen.
- 2 Geluidsschermen..
- 2 Duidelijk uitleg geven aan mensen die in de aanvlieg of vertrek zones gaan wonen wat de impact is, hoe ze daar mee om kunnen gaan, dat ze dit
- 2 van tevoren goed weten. Je vliegtuigen geven lawaai en het is heel belangrijk goed na te denken over hoe dat op jou doorweegt voor je gaat
- 2 Leven en laten leven
- 2 Herlocalisatie van de militaire luchthaven en ook van de politie-luchthaven.
- 2 Uitbreiding van de geluidswallen.
- 2 Ongeveer twintig jaar geleden heb ik ervoor gekozen een woning te kopen in Itterbeek, aangetrokken door de rust, de levenskwaliteit en de
- landelijke omgeving. In die tijd was er nauwelijks luchtverkeer, hoogstens af en toe een vliegtuig in de avond. Vandaag is de situatie volledig
- veranderd. De lucht boven onze woningen is uitgegroeid tot een zone met voortdurend luchtverkeer, wat zorgt voor ernstige en herhaalde
- geluidsoverlast. Dit constante lawaai verstoort ons dagelijks leven, onze nachtrust en vernietigt geleidelijk de rust waarvoor wij ons hele leven
- 2 hebben geïnvesteerd. Wij zijn nooit geïnformeerd, noch geraadpleegd over deze ingrijpende verandering. Wij hebben er niet voor gekozen om
- 2 Cargo meer naar Bierset en Oostende
- 2 In het verleden is al gebleken dat onteigening, isolatie en bestemmingsbeperkingen niet zinvol zijn : te duur, technisch onhaalbaar en ineffectief
- 2 Onteigening en herbestemming: Geen optie. De zwaar geïmpacteerde zone bij maximale concentratie beslaat minstens 203 km² — groter dan
- 2 het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Onbetaalbaar en niet realiseerbaar.
- 2 Geluidsisolatie: Geen oplossing. Onmogelijk voor overdag (buitenruimtes) en niet effectief voor nachtlawaai (ventilatieproblemen en de lage-
- frequentieinhoud van vliegtuiglawaai maakt isolatie onhaalbaar). Rond Schiphol bleek na 27 jaar isolatiewerk (13.279 woningen) géén effect op
- 2 hinder, slaapverstoring of klachten aangetoond te zijn. Rond Brussels Airport zou dit aan het Nederlandse tempo 157 tot 176 jaar vergen. De kost
- Bestemmingsbeperkingen (verbod op woningbouw): Niet aangewezen. Elke gemeente in de luchthavenregio heeft nood aan woningen, scholen
- en sociale functies. De verantwoordelijkheid ligt bij de luchthaven en overheden om de hinder te beperken, niet bij de gemeenten om hun
- 2 grondgebied te beperken of bij hun inwoners om extra kosten te maken.
- 2 • Verwijs onteigening, isolatie en bestemmingsbeperkingen als 'oplossing' naar de prullenmand: te duur, technisch onhaalbaar en ineffectief
- 2 • onteigening, isolatie en bestemmingsbeperkingen zijn geen oplossing :: te duur, technisch onhaalbaar en ineffectief bewezen.
- 2 Ik stel voor om terug te keren naar een evenwichtige situatie zoals voorheen, waarbij de belasting voor onze regio proportioneel was. De
- 2 toenmalige geluidsimpact was een bepalende factor in mijn woonkeuze en dient als referentie voor wat als aanvaardbaar kan worden beschouwd.
- 2 De luchthaven verplaatsen naar minder dicht bevolkt gebied.
- 2 People who choices to live around Brussels airport knows that there is his air traffic.
- 2 Verhuizen/opgeven van luchthaven
- 2 De enige oplossing is om de luchthaven te verplaatsen naar een gebied met een lage bevolkingsdichtheid, zoals in alle grote steden van
- Daarnaast stel ik voor om een structureel systeem van financiële ondersteuning op te zetten voor geluidsisolatie van woningen, in het bijzonder
- 2 voor de plaatsing van driedubbele beglazing (triple glas). Dit soort investeringen is vandaag noodzakelijk, maar vaak te duur voor individuele

Ik stel voor: 3) dat de Belgische staat en het Vlaamse Gewest burgers die onder laagvliegende vliegtuigen wonen, de middelen bieden om zich tegen geluidsoverlast te beschermen door middel van financiering van woningisolatie.

Voer een cumulatieve geluids- en afleidingsimpactanalyse in bij stedelijke planning, in plaats van elke bron afzonderlijk te beoordelen.

Identificeer en verminder zones waar overlappende blootstelling de aandacht, reactietijd en verkeersveiligheid kan beïnvloeden.

Dat de vliegroute terug naar het gebied gaat waar de mensen het wisten dat er vliegtuigen over vliegen, wanneer ze hun woning of grond onteigening en/of compensatie van bewoners die onder de vliegroute wonen

- Onteigening, isolatie en bestemmingsbeperkingen als 'oplossing' zijn geen oplossing. Ze zijn te duur, technisch onhaalbaar en ineffectief
- Onteigening, isolatie en bestemmingsbeperkingen als 'oplossing' zijn geen oplossing. Ze zijn te duur, technisch onhaalbaar en ineffectief

- vergoedingen voor het aanpassen van woningen en schadevergoeding voor minwaarde

Onteigening, isolatie en bestemmingsbeperkingen zijn in mijn ogen geen oplossing: te duur, technisch onhaalbaar en ineffectief bewezen.

-niet verwijzen naar isolatie van woningen als de oplossing want technisch onhaalbaar en is bewezen ineffectief

Verplaatsing van de luchthaven naar gebieden waar door ruimtelijke ordening, geen bewoning wordt toegelaten. (kust, havengebied , etc...).

2.4. Ruimtelijke ordening en beheer.

2.4.1. Er wordt vanuit de GECORO voorgesteld om een principiële bouwverbod in te stellen bij 65db (a) contouren. Daarbij dient de luchthaven de planschade te betalen, gelet op het voordeel dat de luchthaven haalt uit de exploitatie van de luchthaven zelf.

2.4.2. Aanpak van het grondlawaai: het bouwen van geluidswallen (of hoog aangepaste aaneengesloten bebouwing rond de luchthaven) die overlast van grondlawaai van vliegtuigen (vooral proefdraaien) tempert.

Daarnaast vraag ik dat bewoners die verplicht worden om hun woning beter te isoleren door deze geluidshinder financieel ondersteund worden.

Als wij ramen moeten vervangen door het vliegtuiggeluid, dan zouden deze kosten niet alleen door de bewoners gedragen mogen worden.

Luchthaven aan de rand van een hoofdstad zou nooit als internationaal airport mogen worden gebruikt. Onleefbaar voor honderdenduizenden

Op langere termijn: Delocalisatie van de luchthaven.

Op langere termijn: Delocalisatie van de luchthaven.

Dat mensen die een bouwgrond of woning kopen in de omgeving beter geïnformeerd worden want makelaars laten mensen van andere regio's vooral bezoeken doen op rustigere momenten en dan worden mensen soms gewoon bedrogen.

Of verplicht in verkoopovereenkomsten laten vermelden dat het goed onder een vluchtroute ligt.

Meer groene bufferzone s naast autowegen

Zoveel mogelijk rekening houden met ruimtelijke ordening, dit is ook balanced approach. Dit betekent landen en opstijgen boven weinig bevolkte gebieden. Het wonen in die gebieden ook ontraden door de overheid , zelfs het verbieden van verdere uitbreidingen van woonwijken.

Helpen met het isoleren van bestaande woningen in die gebieden.

Voor mensen die echt last ondervinden misschien een premie voor geluidswerende renovaties, zoals isolatie of speciale ramen.

herziening routes vertrekkende vliegtuigen

spreiding dan is het overal leefbaarder

Er is een onzettend hoge concentratie van vertrekkende vluchten boven dezelfde punten in Wezembeek-Oppeem en Tervuren. Er is misschien lichte variatie in de bochten, maar al deze vluchten worden getrechterd en gebundeld boven Wezembeek-Oppeem en Tervuren. 5 verschillende exitprocedures worden op deze manier samengebracht wat een exorbitante overlast veroorzaakt boven een dichtbevolkt gebied en excessief nadelige gezondheids - en milieueffecten veroorzaakt. Alle opstijgingen vanuit baan 25R richting de exitpunten LNO, SPI, PITES, ROUSY en SOPOK moeten rechtstreeks naar deze punten vliegen zonder onnodige omweg via het baken van Huldenberg en zonder altijd dezelfde woningen te overvliegen. De bocht naar rechts van 25R wordt meteen na het opstijgen opgesplitst in verschillende paden, wat de last evenrediger verspreidt aan die kant. Het is onverantwoord dat men hetzelfde niet voorziet voor de linkerbocht vanaf 25R. Deze zou op zijn minst gesplitst moeten worden en de vliegtuigen zouden de kortste weg naar hun exitroutes moeten volgen, om brandstofverbruik te verminderen, sneller uit het luchtruim te verdwijnen, niet altijd dezelfde personen te overvliegen,... Er moet dus alleszins een splitsing zijn en de kortste weg naar de exitroutes moet worden genomen. Op heden, door historische redenen, vliegen de 5 oostelijke en zuidelijke exitroutes allemaal richting Huldenberg, terwijl het baken is ontmanteld. Men is verplicht te onderzoeken wat de kortste weg is voor elke exitprocedure en de vluchten op te delen. Er is geen enkele objectieve, pertinente of redelijk verantwoorde grond om al deze vluchten over dezelfde woningen te gidsen. Er zijn daarenboven geen enkele operationele redenen meer om de situatie in stand te houden en er zijn alternatieven mogelijk zoals bepaalde zeer zeldzame afwijkingen aantonen- namelijk door parallel met de E40 de ring over te steken en niet telkens richting Tervuren, hetgeen een langere weg is en meer mensen schaadt zoals u zal afleiden uit de bestanden in bijlage. Daarenboven zijn er routes denkbaar over het golfterrein bij Sterrebeek of verder over het Zonienwoud waar veel minder mensen wonen. Al deze vluchten vliegen eerst naar het Zuiden over Tervuren om Ik stel voor om de huidige geconcentreerde vertrekcorridor van baan 25R, in het bijzonder de linkerbocht die vandaag systematisch boven Wezembeek-Oppeem en Tervuren samenkomt, te herbekijken met als doel een betere spreiding van het opstijgende verkeer over de beschikbare Concreet zou dit kunnen gebeuren door het verder uitwerken en effectief implementeren van directe RNAV/PBN-routes per exitpunt, waarbij vliegtuigen na vertrek niet langer via een gemeenschappelijke tussenconcentratiezone worden geleid, maar zo snel mogelijk worden verdeeld. Daarnaast stel ik voor om binnen het bestaande vertrekstructuurontwerp te onderzoeken in welke mate een variatie in linkerbochttrajecten technisch mogelijk is, zodat niet alle toestellen dezelfde overvluchtzone gebruiken, maar de geluidsbelasting meer gespreid wordt over Het doel van deze maatregel is niet om de operationele veiligheid of capaciteit te beperken, maar om binnen de bestaande technische mogelijkheden een evenwichtigere verdeling van geluidshinder te realiseren, in lijn met het principe van de Balanced Approach en de Europese Tot slot stel ik voor dat bij de evaluatie van mogelijke scenario's expliciet rekening wordt gehouden met de impact van structurele concentratie van vluchtcorridors op specifieke woonzones, en niet enkel met globale geluidsniveaus rond de luchthaven. Een degelijk spreidingsplan dat ook Brussel mee op neemt in de routes! Iedereen in België mag een deeltje van de last dragen! Stopzetten van vliegroute Leuven Rechtdoor en herinvoering van route Leuven West. Verbod op nachtvluchten (22 tot 7u) en lawaaierige Vliegtuigen enkel toelaten als ze voor 80% gevuld zijn. Dit beperkt alvast de vliegbewegingen want die nemen steeds toe! Geen lawaaierige vliegtuigen van buitenlandse maatschappijen met bedenkelijke reputatie toelaten. Boetes opleggen haalt niets uit want zo kopen ze het schaden van onze gezondheid af. Bij overtreding dient in beslagname van het vliegtuig te volgen. Begrijp dat onderhoudswerken aan landingsbaan noodzakelijk zijn, maar zou bv kunnen plaatsvinden tussen november en maart, wanneer Meer spreiding van alle vluchten, ook over Brussel. Door de tarieven voor nachtslots drastisch te verhogen, worden maatschappijen gestimuleerd om stillere toestellen in te zetten of vluchten naar de randen van de dag te verplaatsen.

Door de meest lawaaierige toestellen (oudere types) tijdens de nacht te weren worden maatschappijen gestimuleerd om stillere toestellen in te zetten of vluchten naar de randen van de dag te verplaatsen.

Het invoeren van strengere geluidsquota (Quotas Count) specifiek voor de nachtelijke uren, zodat maatschappijen zoals DHL financieel geprikkeld worden om enkel hun modernste en stilste vloot in te zetten op Brussel Nationaal.

Leven en laten leven

Blijf de windrichting volgen.

Proberen meer in te zetten op grotere vliegtuigen ipv meerdere kleinere vliegtuigen. (Phasing out traject)

Waarmee er minder frequenties zijn per jaar met hetzelfde volume (cargo/passagiers).

Andere weg gebruiken bij de landing

Flights path should be such that the noise levels are minimal and not impacting the residents

meer spreading

Gelijke verdeling van de vliegroutes over Brussel en Vlaanderen.

Ik stel voor om de huidige vertrekprocedures vanaf baan 25R te herontwerpen met het oog op een vroegere spreading van vertrekkende luchtverkeersstromen, zodat de huidige structurele bundeling in de initiële klimfase boven een beperkte zone wordt vermeden.

Op basis van de ervaren hinder en de beschikbare operationele configuraties lijkt er geen voldoende objectieve, pertinente en redelijk

verantwoorde rechtvaardiging te bestaan om de huidige mate van concentratie blijvend te handhaven zonder herontwerp of herbeoordeling van

Daarnaast dient te worden onderzocht in welke mate de huidige trajecten daadwerkelijk beantwoorden aan de principes van optimale routekeuze, waaronder minimale omvliegtijd, brandstofefficiëntie en beperking van milieubelasting. Het is niet evident dat de huidige geconcentreerde corridor

in alle gevallen overeenstemt met de kortste of meest efficiënte vertrekroute, noch dat deze configuratie noodzakelijk de minst milieubelastende

Bovendien stellen wij vast dat andere vertrekstromen vanaf dezelfde baan wel een vroegere opsplitsing kennen, wat aantoont dat alternatieve

spreidingsmodellen technisch en operationeel reeds bestaan binnen hetzelfde luchtruimkader.

een vroegere spreading van vertrekstromen toelaat,

de concentratie van geluidspieken boven eenzelfde woonzone vermindert,

en beter aansluit bij de doelstellingen van geluidsreductie en evenredige lastenverdeling.

Deze maatregel beoogt geen beperking van de luchthavenactiviteit, maar een herconfiguratie van de vertrekstructuur op basis van objectieve milieu-, efficiëntie- en proportionaliteitscriteria.

Het lang beloofde 'evenredige' spreidingsplan dat een billijke spreading van luchtverkeer garandeert voor alle regio's, ook Brussel. Dit plan dient verankerd te worden in een vliegwet om rechtszekerheid te creëren.

Het luchtverkeer boven Winksele Delle herstelt zich zoals voor de zomer 2025 zodat het hier weer leefbaar wordt.

Geen uitbreiding van de luchthaven mn geen verlenging van start- en landingsbanen.

Duidelijke wetgeving volgen de Europees en internationaal is ingesteld : veiligheid op de eerste plaats. Dus ook volgens de windrichtingen.

maximale spreading van zowel aanvliegroutes en vertrekroutes door steeds enkele graden op te schuiven !

Een onmiddellijke vermindering van het luchtverkeer boven Itterbeek

Een herziening van de vliegroutes om woongebieden te beschermen

schaf de voorkeur voor 25 R af

Ga terug naar zoals het was. En pas desnoods een spreading aan zodat niet steeds dezelfde lijn zwaar belast wordt!

- 3 Maatregelen respecteren met de oostenwind !
- 3 Terug naar de oude procedure !
- 3 Strengere normen voor oostenwind opleggen. Nu komt de wind vaak niet uit het oosten en vliegen de vliegtuigen toch over ons heen (voor 07L).
- 3 Een maximum aantal dagen per jaar dat deze landingsbaan gebruikt mag worden (bvb 20% = 73 dagen).
- 3 Het is duidelijk dat vliegtuigen vroeger wel langs andere routes konden landen, ook bij oostenwind, spreiding is noodzakelijk, ook al is het een geluidsnormen
- 3 Spreiding van de vliegroutes, Hoger laten vliegen.
- 3 Spreiden, spreiden...en spreiden
- 3 Eventueel een beter spreiding/ verdeling van landingen en stijgingen, zodat er niet in één lijn 250 vliegtuigen laag overvliegen.
- 3 Al heel makkelijk zou een systematisch afwisselend baangebruik zijn. Daarvan is de technische haalbaarheid aangetoond tijdens
- 3 . idem wat betreft en gespreide opstijgroutes .
- Zorg voor een objectieve en systematische verdeling van de noodzakelijke lasten over de hele luchthavenomgeving, zodat noch
- 3 geprivilegieerde, noch overbelaste zones ontstaan (art. 10, 11, 22 en 23 Belgische Grondwet; art. 8 EVRM).
- 3 Gezien de specifieke ligging van Brussels Airport nabij een dichtbevolkte stedelijke omgeving, zijn operationele maatregelen het meest kosteneffectief om de gezondheidsschade door vliegtuiggeluid te beperken en om de noodzaak aan maatregelen van ruimtelijke ordening te minimaliseren. De federale bevoegdheid over operationele procedures doet geen afbreuk aan de Vlaamse bevoegdheid inzake
- 3 Windcriteria: Maximaal tegen de wind in vliegen is de veiligste, meest economische én minst lawaaiige manier. De windcriteria verlagen (i.p.v. verhogen) doet het vliegtuiggeluid 'in globo' dalen. Rugwind verhoogt het vliegtuiggeluid met 0,4 dB/knoop (3 dB = verdubbeling).
- 3 Wisselend baangebruik: Een systematisch afwisselend gebruik van alle 6 start- en landingsbanen (zoals op London Heathrow) zorgt voor rustperiodes voor dichtbijgelegen bewoners en een betere spreiding van opstijgroutes. Streefdoel: elke baan maximaal 25% van alle
- 3 Opstijg- en landingsroutes: Landen in de as van de banen. Opstijgen buiten de as van de banen via minimum 10 systematisch 15° van elkaar gescheiden routes per baan, met maximaal 10% van de vluchten per route. Rechtstreeks vliegen naar bestemming zonder overbodige bochten.
- 3 De stilste vliegtuigen op routes over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (noodzakelijk omdat het BHG geluidsnormen heeft en Vlaanderen niet).
- 3 De combinatie van afwisselend baangebruik met gespreide opstijgroutes maakt de voorgestelde frequentienormen (pijler 1) haalbaar — zonder onteigening of isolatie, en zonder bestemmingsbeperkingen.
- Steun een systematisch afwisselend baangebruik (technische haalbaarheid aangetoond tijdens werkzaamheden aan baan 25R) en gespreide opstijgroutes als operationele kern van de aanpak.
 - Routes 07L en R kunnen enkel worden gebruikt wanneer dat echt noodzakelijk is, zoals ook beschreven in de regelgeving.
 - Hiervoor moet een correcte instructie gegeven worden aan Skeyes waarbij rekening gehouden wordt met gemiddelde windkracht en niet
 - De overgangstijd bij een banenwissel verkorten, die vandaag vaak tot 45 minuten kan duren.
- 3 De geautomatiseerde vergrendeling van het PRS om tactische menselijke afwijkingen te voorkomen.
- 3 De implementatie van gebogen RNP AR-procedures om Schepdaal te omvliegen"
- 3 "In tegenstelling tot de huidige rechte lijn naderingen, laat de RNP AR-technologie (Authorization Required) het gebruik van 'Radius-to-Fix' (RF) trajecten toe. Dit zijn nauwkeurige, gebogen vliegpaden die via satellietnavigatie worden aangestuurd.
- 3 Voor Schepdaal betekent dit dat vliegtuigen niet langer verplicht zijn om zich 15 kilometer op voorhand op een starre, rechte lijn uit te lijnen. De procedure kan zo ontworpen worden dat de woonkern van Schepdaal zijdelings wordt omvlogen, waarbij de definitieve uitlijning naar baan 07L

- 3 De veralgemening van Continuous Descent Approaches (CDA) om motorvermogen op lage hoogte tijdens horizontale plateaus te elimineren.
- Zorg voor systematisch afwisselend baangebruik (technische haalbaarheid aangetoond tijdens werkzaamheden aan baan 25R) en gespreide opstijgroutes als operationele kern van de aanpak.
- 3 Spreiding van dag- en nachtvluchten en het onder controle houden van de nachtvluchten.
- 3 Eerlijke spreiding van vliegverkeer, rekening houdend met windrichting en windsterkte. Gelijkstellen geluidsnormen voor zowel Brussel als Vlaanderen. geen nachtvluchten meer. Evolueren naar stillere vliegtuigen
- 3 Stop onwettige gebruik van landen via deze route!
- 3 Evenredig spreidingsplan
- 3 Hoger vliegen
- 3 Zogenaamde ringroute daadwerkelijk over de ring laten vliegen ipv over woonwijken
- 3 2° als dat niet kan: eerlijke spreiding over het hele grondgebied.
- 3 Geen geconcentreerde vluchtroutes meer boven 1 gebied
- 3 Duidelijke spreiding
- 3 alle lawaaierige en brandstof verslindende toestellen binnen het jaar uit de lucht halen
- Drastische vermindering van het QC (Quota Count) van de vliegtuigen en volledige naleving van deze beperkingen (in tegenstelling tot de BOEING 777 voor nachtvluchten, waarvoor een afwijking door de minister is toegestaan).
 - Naleving van de rechterlijke beslissingen met betrekking tot de windnormen die het overmatig en onrechtmatig gebruik van baan 01 bepalen, evenals de strikte naleving door SKEYES van de wettelijke windnormen, zijnde 7 knopen gemiddelde rugwind + het enkel in aanmerking nemen van rukwinden van meer dan 5 knopen conform de ICAO-definitie.
 - Bij uitzondering, in het geval van een afwijking van het 'Preferential Runway System' (PRS): landingen op baan 01 bij overwegend noorderwind en op baan 07 L of R bij overwegend oosterwind.
 - Naleving van het gelijkheidsbeginsel, dat wil zeggen de weigering om hinder boven zeer dichtbevolkte gebieden (bijvoorbeeld Brussel) te verplaatsen naar dichtbevolkte woonwijken (bijvoorbeeld Kraainem, Wezembeek en Tervuren, die reeds zwaar getroffen zijn), onder het
 - alle zware cargo boven dichtbevolkte gebieden bannen / in nachten bannen
 - eerlijke spreiding tussen beide termacs
 - verplichten hun berekeningen voor wind aan te passen (hoe komt het dat Charleroi dit wel kan)
- 3 Het schrappen of zeer beperkt gebruiken van aanvliegroute RNP-07L.
- het invoeren van geluidsquota en plafonds specifiek voor 07L/R;
 - een maximaal aantal vliegbewegingen via 07L/R per dag/jaar;
 - een voorkeur voor het inzetten van alternatieve routes;
 - het principe dat dichtbevolkte zones maximaal vermeden worden;
 - een sterke beperking van het gebruik van 07L/R tijdens nacht- en vroege ochtenduren;
- 3 Eerlijk spreidingsplan en niet de windrichting alles laten bepalen vanaf 0,1 knoop wind.
- 3 Indien deze route (07L) zo vaak blijft gebruikt worden en daarbij de geluidsnormen niet gerespecteerd worden, zouden er schadevergoedingen
- 3 Dringend een rechtvaardige vliegwet die niet alleen rekening houdt met de economische activiteit van de luchthaven maar ook met de impact van de geluidshinder voor de bewoners en op het milieu en eerlijke verdeling (ook boven Brussel!).
- 3

- 3 Frequentienormen.
- 3 Afwisselend baangebruik en gespreide opstijgroutes.
- 3 Vliegverkeer pas na 6 uur 's ochtends
- 3 Niet vliegen over drukbewoonde wijken (densiteit als criteria meenemen)
- 3 Correcte toepassingen van windnormen, geen arbitraire afwijkingen
- 3 Zware cargo niet over drukbevolkte wijken laten vliegen
- 3 Afschaffing van de aanvliegroute boven dichtbevolkte gebieden als Brussel
- 3 De vluchtroute niet over het noord westen van Brussel laten vliegen
- 3 Schaf de Crucke route af.
- 3 Spreiding van de vluchten rekening houdend met het aantal getroffen burgers
- 3 Verbod op vliegtuigen boven deze dichtbevolkte zone + het opleggen en laten naleven van de boetes op het overtreden van de geluidsnormen - waarom wordt dit niet bestraft?
- 3 Minder vliegtuigen! Gevarieerde routes. Niet alles via dezelfde route. RNP-07.
- 3 een eerlijke verdeling tussen Brusselaars en Vlamingen, in verhouding tot het aantal getroffen personen
- 3 - spreiding van de vluchten.
- 3 - afbuigingen sneller toestaan zodat de spreiding effectiever wordt. (nu
- 3 Terug naar de situatie van voor 2025.
- 3 Betere verdeling van luchtroutes over heel Brussel.
- Hoe moet ik in een zeer technisch dossier als leek maatregelen gaan verzinnen? Als ik naar airport mediation een mail stuur dan krijg ik een heel technisch dossier als antwoord terug. Ik kan mij niet uitspreken over technische details, maar het basisprincipe dat zaken die aanzienlijke overlast genereren niet in de dichtsbevolkte gebieden van het land moeten plaatsvinden behoeft volgens mij toch geen uitleg. Het kan niet zijn dat ik als slachtoffer hiervan nu de antwoorden moet gaan formuleren. Het antwoord is voor mij dat niet over dens bevolkt gebied opgestegen en geland mag worden, de gevolgen van wijzigende normering zijn dan voor de luchthaven, aan hen om maatregelen te nemen ipv de stad voor eerlijke spreiding routes overdag + afschaffing nachtvluchten + technologische eis om met nieuwe vliegtuigen te werken die elektrisch en zonder Duidelijk gecommuniceerde zoektocht naar andere aanvliegwegen NIET boven de drukstbewoonde armste gemeenten.
- 3 Minder overvliegende vliegtuigen daar.
- 3 Laat de vliegtuigen niet boven onze dichtbewoonde stad vliegen!!!
- 3 • verplichten de berekeningen voor wind aan te passen
 - 3 • alle zware cargo boven dichtbevolkte gebieden bannen / en zeker in nachten bannen
 - 3 • een eerlijke spreidingsplan, waarbij alle omwonenden evenwaardig worden belast
 - 3 • max. aantal bewegingen per jaar
- 3 Wij willen een spreiding van de lasten. Het is niet fair dat een grote groep mensen voortdurend de lasten moeten dragen van lawaaioverlast. 1
- 3 constante route om de x-aantal minuten is niet fijn.
- 3 Een betere spreiding van de vluchten
- Een eerlijke spreiding van de vluchten boven Brussel over het volledige grondgebied en zoals in de meeste Europese luchthavens geen vluchten tussen 22u en 7u. Een aanpassing van de windnormen zodat baan 07L uitzonderlijk gebruikt wordt zoals initieel de bedoeling was.

3 Ban the use of the new route between 22:00 and 7:00 PLEASE!!!
3 Dus de logische oplossing is spreiding.
3 Terug invoering van de bocht.
3 Ook terug gebruik maken van route 01.
3 - verplichten de berekeningen voor wind aan te passen (conform de uitspraak van het arrest van het Hof Van Beroep)
3 Billijkheid bij de inrichting van de vliegbanen en niet enkel schermen met veiligheid.
3 - alle zware cargo boven dichtbevolkte gebieden bannen / en zeker in nachten bannen
3 - een eerlijke spreidingsplan, waarbij alle omwonenden evenwaardig worden belast
3 - max. aantal bewegingen per jaar (opnieuw billijk en onderbouwd en geen expansie zoals wat TBAC beoogt)
3 Respecteren van max geluidsnormen; een betere spreiding van de vluchten over de hele regio; quota voor max aantal vliegtuigen die eenzelfde
3 route volgen; beter en strenger sanctioneringsbeleid voor vliegtuigen die de regels overtreden;
3 The Croucke route must stop immediately and traffic must be redirected to other routes.
3 Wij stellen voor om te gaan naar de situatie vooraleer deze vliegroute werd bepaald en in gebruik genomen. Toen was het net leefbaar en net
3 rustig genoeg om te kunnen leven in deze dichtbevolkte wijken.
3 Verbied nachtvluchten en beperk het aantal vluchten over Brussel. Stop met het gebruik van route RNP07L!
3 alle vrachtvliegtuigen moeten worden omgeleid naar luchthavens die verder van dichtbevolkte gebieden verwijderd liggen
3 Beter spreiding van vliegtuig routes en zones waarin veel mensen wonen minder overvliegen. Beter nog, minder vliegtuigen.
3 niet langer dan een uur achter elkaar boven de kanaalweg vliegen, en maximaal één keer per uur per dag. Anders een halve dag per week.
3 - De windnormen verduidelijken, zodat de RNP 07-route echt alleen bij harde oostenwind wordt gebruikt.
3 - Vrachtvliegtuigen en grote vliegtuigen via een andere luchthaven in een minder dichtbevolkt gebied afhandelen. Zoals dat in andere grote
3 steden gebeurt (bijvoorbeeld in Toronto).
3 Meer spreiding. Alternatieven zoeken in geval van oostenwind. Niet exact dezelfde route non-stop. Verbod op nachtvluchten die de
3 Geen vliegtuigen meer langs zo'n grote stad laten vliegen...
3 De hoofdstad van België is geïmpacteerd. Wat een beeld geeft dat van ons land?
3 Voor de heel noord van Brussel
3 Niet meer vliegen tussen 23:00 en 07:00. En vliegtuigen spreiden over meerdere windstreken.
3 Minder laag over dichtbevolkt gebied vliegen
3 Vluchtroutes herbekijken
3 - spreiding van de vluchten.
3 - afbuigingen sneller toestaan zodat de spreiding groter wordt.
3 Du bruit non stop jour et nuit, toutes les minutes avec la nouvelle route Crucke qui survole le Nord de Bruxelles! Stop nuisances des avions sur
3 450 000 habitants des communes les plus pauvres !!!!
3 – de onmiddellijk opheffing van de luchtvaartroute RNP 07
3 Alternierende vluchtroutes (over kanaal?)
3 Vliegroute RNP-07L niet langer gebruiken. Eerlijke spreiding. Geen gebruik van vliegroutes boven druk bevolkt stedelijk gebied. Minstens een
3 eerlijke spreiding. Geen nachtvluchten of vroege vluchten. Een rustdag op zondag.

- 3 routes ombuigen naar meer Westelijke richting ipv zuidwesten zodat druk bevolkte gemeentes zo weinig mogelijk overvlogen worden.
- 3 Ik stel voor om de verdeling van de vliegroutes te herzien, zodat niet steeds dezelfde gemeente bijna permanent overvlogen wordt. Er zou een evenwichtigere rotatie van de trajecten moeten komen, met een beperking van de vluchten in de vroege ochtend, vooral vóór 7 uur, en met echte rustmomenten voor de omwonenden. Een concrete maatregel zou zijn om tijdsblokken op te leggen zonder intensief vliegverkeer, met name vroeg in de ochtend, 's avonds, 's nachts en tijdens de weekends.
- 3 Verbod op nachtvluchten en rechtvaardige verdeling van vliegroutes volgens het aantal mensen dat last heeft van de vliegroutes. Tel het aantal mensen dat onder de vliegroutes woont.
- 3 Vermijd lage overvliegroutes boven dichtbevolkte woonstraten zoals Avenue Jean Dubrucq en zorg dat vliegtuigen op grotere hoogte vliegen. Dergelijke routes horen niet boven woonwijken thuis. Beperk of stop nachtvluchten boven woonwijken, zeker tussen 22:00 en 07:00, en verhoog de minimale vlieghoogte boven Brussel. Vliegtuigen zouden in het algemeen niet laag over dichtbevolkte steden mogen vliegen. Dit zou de
- 3 Terug naar de vorige situatie
- 3 Terug naar de vorige situatie
- 3 Terug naar de situatie van voor de zogezegd tijdelijke activering van RNP 07
- 3 Bij het optreden van de weersomstandigheden die het noodzakelijk maken om te landen via de piste 07L, het bestaande tracé VOR-07L behouden, maar dan op basis van satellietnavigatie. Nu is er, bij gebruik van het nieuwe tracé RNP-07L, o.a. in de omgeving van Tour & Taxis een concentratie van hinder omwille van opstijgende vliegtuigen via de kanaalroute enerzijds en landende vliegtuigen via de route RNP-07L. Indien voor het landen het bestaande tracé VOR-07L zou gevolgd worden, maar dan op basis van satellietnavigatie, zou er meer spreiding zijn van de hinder door vliegtuiglawaai; een criterium dat steeds vermeld wordt in het kader van deze vorm van hinder. De omgeving van Tour & Taxis heeft dan de opstijgende vliegtuigen via de kanaalroute, andere wijken hebben dan de landende vliegtuigen (in functie van de
- 3 Ik wil een verbod op het gebruik van de aanvliegroute RPN 07L
- 3 Meerdere vlieg corridors of bredere corridors.
- 3 Dicht bevolkt plaatsen vermijden.
- 3 01 in plaats van 07
- 3 01 in plaats van 07
- 3 Teruggaan naar de vroegere regels. De huidige routes impacteren veel meer volk dan vroeger. Route 01 moet prioriteit hebben.
- 3 Vluchten alleen toestaan tijdens de dag.
- 3 De vliegtuigen moeten hoger blijven.
- 3 De wind berekening moet worden verbeterd zoals justitie een paar jaar geleden beval. Spreiding, spreiding, spreiding. Ik begrijp dat Zaventem in de buurt van Brussel ligt. Op zich ben ik ook niet tegen vliegverkeer maar dat één deel van de stad opgeofferd wordt, vind ik niet kunnen. Het zou ook al helpen dat er 's nachts (vanaf 22u tot 7u) niet gevlogen zou mogen worden, zoals in alle andere Europese hoofdsteden trouwens. En dat er rekening gehouden wordt met de geluidsnormen. 95% van de vliegtuigen die boven ons hoofd vliegen veroorzaken teveel decibels. Er worden 's nachts zelfs cargovliegtuigen gebruikt die in andere Europese steden niet. Wij vragen een onmiddellijke herevaluatie van het gebruik van baan 07L en een strikte beperking ervan tot situaties met effectieve en sterke oostenwind, zoals oorspronkelijk voorzien.
- 3 - en een eerlijkere spreiding van de vliegroutes zodat niet steeds dezelfde zones overbelast worden.

Wijzig het nieuwe navigatiesysteem zodat er meer rekening gehouden wordt met de mensen die in Brussel wonen. Wij maken 10% van de Belgische bevolking uit, hou rekening met ons.

Je propose que les avions, dont l'aéroport se trouve en Flandre, survolent exclusivement la Flandre puisque c'est leur aéroport!
Plus sérieusement, il existe des procédures de décollages et d'atterrissage qui font beaucoup moins de nuisances sonores, comme celles appliquées à des aéroports comme celui de Munich, ou stutghaart en Allemagne. Les aviôs tournent au dessus de aéroport, jusqu'à atteindre une altitude suffisante pour que les nuisances sonores soient anecdotiques. Cela consomme plus de carburant, les compagnies aériennes n'aiment pas mais à un moment donné, il est hors de questions de sacrifier la quiétude de 400000 bruxellois

Plan A: Afschaffen noordroute

Plan B: de vliegtuigen op veel grotere hoogte laten overvliegen zodat er geen geluidsoverlast meer is

Correcte toepassing van regeleving, minder gebruik van landingsbaan 07L.

- Reductie van overvluchten (landing RNP 07L) dagelijks met 90%.

- Reductie van nachtvluchten (landing RNP 07L) met 100%.

- Terugkeer naar oude aanvlieg- en landingsroutes (over paleistuin Laeken en kanaal met bocht naar links), gebruik van andere piste, gebruik van andere landingsroute, verbod op nachtvluchten door oudere cargotoestellen of concentratie op 1 tijdslot in plaats van verspreid over de hele

Terug naar rnp01

Sprinting van de landingen

Ik stel de invoering voor van een verplicht en automatisch rotatiesysteem voor de opstijgcorridors van baan 25R, waarbij wordt afgewisseld tussen brede, korte en ringtrajecten volgens een transparant en vooraf gepubliceerd schema.

Imposer les virages à droite, l'utilisation de la 1 et la 19 qui survolent beaucoup moins de gens

- Herziening van de windnormen: vandaag wordt te snel gegrepen naar pistes 07L (al dan niet RNP), bij een zwakke Oostenwind.

- Normen moeten worden herzien, om terug tot een eerlijke invulling van de PRS te komen

Spreiding, windnormen aanpassen zodat de frequentie op niet preferentiele aanvliegroutes beperkt wordt.

Ik stel voor om het gebruik van route R07 boven Schaarbeek stop te zetten, ook tijdens de nacht en de vroege ochtend, en om nachtvluchten structureel te beperken of af te schaffen wanneer ze een aantoonbare impact hebben op de volksgezondheid. Dit zou een concrete toepassing zijn van de Balanced Approach en een duidelijke keuze voor het beschermen van bewoners in dichtbevolkte woongebieden.

Aanpassing vliegroutes naar situatie van voor de zomer 2025

terug keren naar de situatie van

Beter verdeling van de vluchtbewegingen rekening houdend met de bevolkingsdichtheid in een ruimer gebied. De geluidsoverlast in Molenbeek, Schaarbeek en Evere is enorm. 1 vliegtuig dat over 100.000 mensen vliegt is gelijk aan 10 vliegtuigen die maar over 10000 mensen vliegt.

Onafhankelijk van het inkomen van de getroffen burgers en hun mondigheid.

Op termijn zou er globaal een betere verdeling moeten komen over de verschillende luchthavens van België en zelfs een afbouw/herorientatie van het gebruik van de luchthaven van Zaventem tenzij gegarandeerd kan worden dat de impact op de extreem dichtbevolkte zones in Brussel

- Drastische vermindering van het QC (Quota Count) van de vliegtuigen en volledige naleving van deze beperkingen (in tegenstelling tot de BOEING 777 voor nachtvluchten, waarvoor een afwijking door de minister is toegestaan).

- 3 - Naleving van de rechterlijke beslissingen met betrekking tot de windnormen die het overmatig en onrechtmatig gebruik van baan 01 bepalen, evenals de strikte naleving door SKEYES van de wettelijke windnormen, zijnde 7 knopen gemiddelde rugwind + het enkel in aanmerking nemen van rukwinden van meer dan 5 knopen conform de ICAO-definitie.
- 3 - Bij uitzondering, in het geval van een afwijking van het 'Preferential Runway System' (PRS): landingen op baan 01 bij overwegend noorderwind en op baan 07 L of R bij overwegend oosterwind.
- 3 - Naleving van het gelijkheidsbeginsel, dat wil zeggen de weigering om hinder boven zeer dichtbevolkte gebieden (bijvoorbeeld Brussel) te verplaatsen naar dichtbevolkte woonwijken (bijvoorbeeld Kraainem, Wezembeek of Tervuren, die reeds zwaar getroffen zijn), onder het Vliegroutes terug verdelen over Brussel, geen nachtvluchten.
- 3 Gebruik van vliegroute RNP-07 tot absolute minimum beperken.
- 3 Terug naar de vorige situatie
- 3 Op korte termijn: Een vluchtroute hanteren die zo weinig mogelijk mensen stoort
- 3 Voordien vlogen er geen (of weinig) vliegtuigen over. Dit moet nu opnieuw mogelijk zijn.
- 3 Pas de route van 07L aan ..
- 3 Deze nieuwe route, is één van de slechtst uitgewerkte projecten.
- 3 elk opstijgen of landen tussen 10.00 uur 's avonds en 6.00 uur 's ochtends verbieden
- 3 - drastically reduce the number of flights throughout the day, especially in the late hours of the evening.
- 3 - spread the flights across the different route, do not use only RNP-07L route.
- 3 – de onmiddellijk opheffing van de luchtvaartroute RNP 07
- 3 – de onmiddellijk opheffing van de luchtvaartroute RNP 07
- 3 Terug naar de wettelijke en afgesproken spreiding van de vluchten van een jaar en meer geleden. Conform de door Europa aanbevolen en afgesproken windnormen (tot en met 7 knopen aanhouden preferentiële banen). Spreiding en afwisseling in plaats van lange periodes continu
- 3 Correcte toepassing van windnormen en banengebruik in plaats van politieke spelletjes, gesjoemel en bedrog,
- 3 Fermer l'aéroport la nuit. Fermer la route RNP07L Concentrer les vol vers les région moins peuplées et dédommager les populations survolées.
- 3 Déplacer le fret vers l'aéroport de Liège. Interdire au niveau national les vol de courte distance qui peuvent se faire en train.
- 3 Meer spreiden zoals voor de werken.
- 3 Meer spreiding van de vluchten
- 3 Utiliser la piste qui était utilisée avant 2026 qui n impacte pas tous bruxelles
- 3 Andere route waar minder mensen wonen en waar de luchtkwaliteit al sowieso beter is
- 3 interdiction des vols au dessus de Bruxelles
- 3 Une réduction du trafic aérien de manière globale, le climat , le contexte géopolitique pousse a une diminution de la consommation, pourquoi il y
- 3 Route RNP 07 stoppen
- 3 Moins d'avion sur la route qui survole les quartiers les plus densément peuplées de Bruxelles. Utiliser la route 01 qui passe au-dessus de la
- 3 Herbekijken van vliegroutes
- 3 Niet vliegen over drukbewoonde wijken (densiteit als criteria meenemen)
- 3 Correcte toepassingen van windnormen, geen arbitraire afwijkingen.
- 3 Zware cargo niet over drukbevolkte wijken laten vliegen.

- 3 1. Een onmiddellijke stopzetting en een moratorium op elke RNP 07-route boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- 3 Betere spreiding: zelfs al moet dezelfde baan worden gebruikt, moet niet exact dezelfde lijn over Brussel worden gevolgd, maar moet er een
- 3 actieve afwisseling van de precieze aanvliegroutes zijn. GPS gebaseerde aansturing moet afwisseling afdwingen.
- 3 Betere spreiding van de vluchtroutes, rekening houdend met de bevolkingsdichtheid per route.
- 3 - Drastische vermindering van het QC (Quota Count) van de vliegtuigen en volledige naleving van deze beperkingen (in tegenstelling tot de
- 3 BOEING 777 voor nachtvluchten, waarvoor een afwijking door de minister is toegestaan).
- 3 - Naleving van de rechterlijke beslissingen met betrekking tot de windnormen die het overmatig en onrechtmatig gebruik van baan 01 bepalen,
- 3 evenals de strikte naleving door SKEYES van de wettelijke windnormen, zijnde 7 knopen gemiddelde rugwind + het enkel in aanmerking nemen
- 3 van rukwinden van meer dan 5 knopen conform de ICAO-definitie.
- 3 - Bij uitzondering, in het geval van een afwijking van het 'Preferential Runway System' (PRS): landingen op baan 01 bij overwegend noorderwind
- 3 en op baan 07 L of R bij overwegend oosterwind.
- 3 - Naleving van het gelijkheidsbeginsel, dat wil zeggen de weigering om hinder boven zeer dichtbevolkte gebieden (bijvoorbeeld Brussel) te
- 3 verplaatsen naar dichtbevolkte woonwijken (bijvoorbeeld Kraainem, Wezembeek of Tervuren, die reeds zwaar getroffen zijn), onder het
- 3 – de onmiddellijk opheffing van de luchtvaartroute RNP 07
- 3 Spreiding van vluchten over breder gebied.
- 3 Strengere toepassing van geluidsnormen.
- 3 De vliegtuigen laten vliegen over de minder bevolkte zones.
- 3 Betere spreiding van het vliegverkeer en vliegtuigen hoger laten vliegen.
- 3 Bij oostenwind niet alle landende vliegtuigen door de huidige corridor jagen , maar geleidelijk gedurende de dag laten opschuiven. Vroeger heeft
- 3 dit ook zo gewerkt : dan kregen we wel pieken maar na een uur stopte de drukte.
- 3 Als de vliegtuigen op grotere hoogte overkomen, maken ze veel minder lawaai.
- 3 Keer terug naar eerdere normen
- 3 Routes aanpassen (betere spreiding) en vliegrepen (respecteren van nachtrust tussen 22u en 6u).
- 3 Ik stel voor om bijkomende en meer afdwingbare operationele beperkingen in te voeren, in het bijzonder:
- 3 een strengere toepassing van geluidsnormen per vliegtuigtype (met uitsluiting van de meest lawaaijige toestellen);
- 3 een optimalisatie van vliegroutes teneinde dichtbevolkte zones maximaal te vermijden;
- 3 Terugkeren naar de vorige situatie, die zo min mogelijk mensen treft, en maatregelen vinden om iedereen die last heeft gehad van buitensporig
- 3 Afwisseling tussen landingsroutes.
- 3 Uitzonderlijke toepassing van de RNP07-vluchtroute
- 3 Dagelijkse vermindering van overvluchten via de RNP 07L-landingsroute met 90%.
- 3 Volledige afschaffing van nachtvluchten via de RNP 07L-landingsroute (100% reductie).
- 3 Herinvoering van de vroegere aanvlieg- en landingsroutes (via de paleistuin van Laken en het kanaal, met bocht naar links), of alternatieve
- 3 oplossingen zoals het gebruik van een andere piste of landingsroute.
- 3 Andere routes voor de vliegtuigen, niet boven buren met hoog dichtheid van populatie
- 3 - Betere spreiding van de vluchten.
- 3 Een serieus onafhankelijk onderzoek, met vermindering van gebruik van deze vluchtroute.

- 3 Betere spreiding
- 3 Spreiding van vluchten over gehele omgeving
- 3 spreiding van de vliegtuigen. geen vliegtuigen boven ons hoofd na 22 uur en voor 8 uur.
gewoon zoals vroeger. uiteraard woon je in Brussel en vliegen er vliegtuigen over maar we wensen een leefbare maatregel en niet steeds
- 3 dezelfde mensen die geïmpacteerd zijn. dit is gewoon heel oneerlijk.
Ik stel voor om het gebruik van sterk geconcentreerde aanvliegroutes (zoals RNP-procedures) boven dichtbevolkte gebieden te beperken en
- 3 waar mogelijk te vervangen door meer gespreide routes om de impact eerlijker te verdelen.
- 3 – het gebruik van deze routes te beperken tot strikt noodzakelijke omstandigheden en erop toe te zien dat dit in de praktijk ook effectief zo wordt
- 3 – minimale hoogtes boven stedelijke zones te optimaliseren waar mogelijk,
- 3 – en rekening te houden met tijdsvensters (bv. nacht en vroege ochtend) om de impact op bewoners te beperken.
- 3 Het doel moet zijn om een evenwicht te vinden tussen operationele efficiëntie en leefkwaliteit voor omwonenden.
Diminuer le nombre de mouvements annuels: en renvoyant le trafic de fret vers l'aéroport de Liège, interdire les vols de courtes distances où des
- 3 alternatives en train sont possibles, fermer l'aéroport la nuit. Rassembler tout le trafic aérien sur les zones le moins densément peuplées et
- 3 indemniser toutes les personnes survolées pour qu'elle puissent déménager si elles le souhaitent ou très bien isoler leurs maisons si elles
- 3 - Geen vliegroutes over bewoonde gebieden, en al zeker niet 's nachts tussen 22u en 7u!!
- 3 Om het gebruik van dit landingspad echt te beperken wanneer dat zinvol is, als een volledige beperking niet mogelijk is
- 3 Deleted the rnp07
Druk uitoefenen op de luchthaven om de landingsroute opnieuw te verplaatsen. Meerdere controles op de naleving van de geluidsoverlast en de
- 3 luchthaven ook effectief beboeten wanneer ze de reglementering niet naleeft.
1. Een verspreiding van aanvliegroutes binnen een kegel rond een baken zal tot minder overlast leiden voor de meeste bewoners. Behalve bij
zeer hoge windsnelheden is het niet noodzakelijk dat alle vliegtuigen al op 30km van zaventem op één GPS aangestuurde lijn met <20m deviatie
- 3 moeten liggen. Dit kan zeker met een kilometer verspreid worden. Dit is uiteraard zeker ook met PBN te combineren.
- 3 Respect des normes de vent, et décollage/atterrissage dans des zones moins peuplées
- 3 Reductie van overvluchten (landing RNP 07L) dagelijks met 90%.
- 3 • Reductie van nachtvluchten (landing RNP 07L) met 100%.
- 3 • Terugkeer naar oude aanvlieg- en landingsroutes (over paleistuin Laeken en kanaal met bocht naar links), gebruik van andere piste, gebruik
- 3 van andere landingsroute, verbod op nachtvluchten door oudere cargotoestellen of concentratie op 1 tijdslot in plaats van verspreid over de hele
- 3 – de onmiddellijk opheffing van de luchtvaartroute RNP 07
- 3 Andere vliegroute
- 3 boetes verhogen en effectief innen.
- 3 betere spreiding
- 3 Een menselijker en efficiënter spreidingsplan! Boetes innen bij de vliegtuigmaatschappijen en de druk opvoeren.
Idealiter zou geen enkele vlucht in de landings- of opstijgfase boven zo dichtbevolkte gemeenten mogen plaatsvinden. Als de stad overvlogen
moet worden, dan moeten alle gemeenten en omliggende zones dezelfde verhouding aan vluchten absorberen, inclusief het centrum van Brussel
- 3 en de gemeenten waar de Europese Commissie gevestigd is, die vreemd genoeg niet worden getroffen

Het herbekijken en aanpassen van de RNP-07 vliegroute zodat dichtbevolkte woonzones in het noorden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zoveel mogelijk worden vermeden.

Daarnaast stel ik voor om het aantal vluchten via deze route te beperken tijdens gevoelige periodes, in het bijzonder 's nachts en in de vroege ochtend, en om een eerlijke spreiding van het vliegverkeer over verschillende routes te garanderen.

- schaf de vliegroute af (zoals voorheen)

- alternatief is dat er verschillende aanvliegroutes zijn, en dat er maar sporadisch over brussel noord gevlogen wordt, zodat de overlast niet een Het overvliegen van dichtbevolkte gebieden verbieden

Betere spreiding van de vluchten, geen landings- en opstijgbanen boven drukbevolkte gebieden, het respecteren van de geluidsnormen, geen Stop de ongewenste overvluchten van het gebied ten noordwesten van Brussel: 's nachts, 's ochtends vroeg en de hele dag door, soms zelfs met tussenpozen van 2 minuten... en op lage hoogte...

max aantal vluchten per jaar op uitzonderlijke banen zoals voor de RNP 07 - toename luchtverkeer zou niet mogen!

Nieuwe vliegroutes

Dans quel pays au monde on fait passer un couloir aérien au dessus d'un demi million de citoyens au lieu de passer par les champs flamand ?

Mieux répartir les couloirs de vols des avions !

Vliegroutes verdelen volgens dichtbevolktheid

Verwijder deze weg en vervang deze op een minder bevolkt gebied.

Reguleren/cappen van aantal vliegbewegingen per zone (zoals ook bij slagschaduw van windmolens)

Waarom loopt deze weg dwars door de dichtstbevolkte gemeenten van Brussel, terwijl het een secundaire weg betreft?

Spreiding van de vluchten aub

Ik stel één duidelijke en onmiddellijke maatregel voor : de definitieve stopzetting van de luchtroute RNP-07. Deze route werd ingevoerd als tijdelijke oplossing tijdens de werken aan de luchthaven van Zaventem en heeft nooit een permanent karakter mogen krijgen. De bewoners van Sint-Agatha-Berchem wonen op aanzienlijke afstand van de luchthaven en hadden nooit aan dit niveau van geluidshinder blootgesteld mogen worden. Zolang deze route actief blijft, stapelen de schade aan de gezondheid, het professionele leven en het welzijn van de betrokken bewoners zich op, evenals de financiële schade door de waardevermindering van hun eigendommen. Er is geen reden om dit voort te zetten. De tijdelijke

Schaf de nieuwe landingsbaan af.

Spreiden en windnormen versoepelen en vooral respecteren

Spreid de vluchten over een corridor van pakweg twee a drie kilometer. Ik zie niet waarom ze allemaal precies op dezelfde plaats moeten overvliegen. Vandaag zou het perfect mogelijk moeten zijn om ieder vliegtuig een eigen pad te geven binnen zo'n corridor, waardoor het lawaai van de vliegtuigen een pak meer gespreid zou zijn en we ons gesprek nog maar elke 20 minuten moeten stilleggen ipv om de haverklap.

Revenir aux anciennes pistes d'atterrissage.

Andere vluchtroute of spreiding over de gemeenten

Naar de vorige situatie terugkeren.

Het overvliegen van minder dichtbevolkte wijken, geen vluchten tussen 22.00 en 7.00 uur en het verplaatsen van cargovluchten naar

- impactstudies rekening houdend met bewonersaantallen bij het bepalen van vluchtroutes

- strengere geluidsnormen implementeren

- herziening van de windnormen

- 3 De drastische vermindering van tracks 07. De terugkeer naar de vorige gebruikscriteria.
- 3 Een duidelijk wettelijk kader over nachtvluchten.
- 3 De vliegtuig moet een ander route landen
een drastische beperking van het aantal vluchten boven woongebieden, het vermijden van aanvliegroutes over dichtbevolkte wijken, en het
3 consequent toepassen en handhaven van gezondheids- en geluidsnormen.
- 3 Betere spreiding van de landing van vliegtuigen
- 3 Terug naar de vorige vliegroute.
- Ik stel voor om de vliegroutes strikter te spreiden zodat de last niet altijd op dezelfde wijken valt. Daarnaast pleit ik het strenger handhaven van de
geluidsnormen (met boetes voor maatschappijen die deze overschrijden). Ook een herziening van de windnormen is noodzakelijk om de
3 concentratie van landingen boven Dilbeek te verminderen.
- Spreidingsplan voor vluchten indien route toch moet gebruikt worden door (sterke!) oostenwind. Nu vliegen alle vliegtuigen in een kaarsrechte lijn
3 over ons huis. De argumentatie hiervoor is technisch (GPS), maar met nauwkeurigere technologie kan je ook een nauwkeurig spreidingsplan
- 3 Overweeg van Brussel een stadsluchthaven te maken die enkel opereert tussen 7 en 10u. Verplaatst Cargovluchten naar dunbevolkte gebieden.
- 3 Geen vluchten over Brussel tussen 22u en 8u, nooit.
- 3 Geen landingen volgens RNP07L, en niet meer dan 2uren lang landingen op de 07L.
- 3 Densiteit als criteria om de routes te kiezen.
- 3 Stop ALL flights during the night (8pm-8am).
- 3 Hoger landen (3000/4000 feet in Werchter/Rotselaar)
- Om onze regio te verlichten van deze geluidsoverlast, kan dat concreet door bijvoorbeeld dalende vluchten een bredere route te laten volgen, in
3 ons geval bijvoorbeeld door verder via Breendonk te vliegen, zodat de lasten niet uitsluitend op dezelfde woonzones terechtkomen.
- Daarnaast kunnen de verschillende routes verder uit elkaar worden gelegd, zodat de overlast van de vluchtlijnen elkaar minder overlapt, wat zou
3 moeten leiden tot minder constante geluidsoverlast.
- 3 - herstel historische routes
- 3 - Duidelijke criteria voor afwijkingen (die meetbaar zijn en kunnen gerapporteerd worden)
- 3 - Max timings (x uur over bepaalde route)
- 3 - Nachtvluchten over heel dichtbevolkte wijken minimaal houden
- 3 Beter spreidingsplan
- Windnormen respecteren zoals de rechtbanken en hoven beslist hebben. Spreiding volgens windrichtingen respecteren. Op 4000 voet
3 intercepteren, daling 3,2%. Te luide vliegtuigen verbieden. Landingsroutes over minst bevolkte gebieden zoals door Eiropa opgelegd.
- 3 Rekening houden met verleden en de realiteit en niet een louter technisch, abstracte, associële, politiek gestuurde 'spreiding'.
- 3 Een terugkeer naar de oorspronkelijke situatie. Ik woon sinds 2011 in deze wijk en er is nooit sprake geweest van dergelijke overlast zoals sinds
- 3 Het respecteren van de geluids- en hinder normen.
- 3 ☒ de hinder maximaal tot het absolute minimum te beperken
- 3 ☒ het landen via de westrand van Brussel te houden voor wat het moet zijn: de uitzonderlijke afwijking van het standaard baangebruik.
- 3 Ik stel voor om af te zien van het gebruik van de piste 07L voor vliegroutes die leiden tot structurele en aanzienlijke overlast boven het Brussels
- 3 het stopzetten van het gebruik van piste 07L voor overvluchten boven Brussel;

3 het heroriënteren van vliegroutes zodat dichtbevolkte stedelijke gebieden maximaal worden vermeden;
3 een evenwichtige en rechtvaardige spreiding van de hinder tussen de verschillende regio's;
Ma mesure est de rendre exceptionnelle la 07L, de partager les pistes et de trouver un moyen d'éviter de survoler la capitale en phase d'atterrissage. La route 07L nuit gravement aux citoyens et au calme de la ville. Elle est dangereuse car survole des zones densément peuplées où sont souvent tirés des feux d'artifice. La santé des habitants lié aux nuisances sonores n'est pas prise en compte, l'aéroport choisit de sacrifier vliegtuigen laten overvliegen over de minst dicht bevolkte gebieden, niet over de hoofdstad van Europa
3 Maximaal 1 luid vliegtuig om het half uur via deze route.
3 Maximaal dag om dag gebruik van deze baan. (zodat je weet dat je tenminste de dag erna rust kan hebben)
3 De landingen eerlijker verdelen over de verschillende banen en de windkrachtdrempel verhogen om het gebruik van deze banen mogelijk te
3 De nieuwe regeling terugschroeven naar hoe het voordien was.
3 Meer spreiden of toch routes nemen die minder dicht bewoond zijn
3 Betere spreiding van de vluchten
3 Ik stel voor om een combinatie van gerichte maatregelen in te voeren voor bewoners onder de vliegroutes van Brussels Airport.
Ook een herziening en betere spreiding van de vliegroutes lijkt mij essentieel, zodat de overlast eerlijker verdeeld wordt en niet steeds dezelfde
3 wijken zwaar getroffen worden.
3 Beperken van de vliegroutes
3 - Oblige planes to fly higher over the city center and densely populated areas
3 - Use trajectories that go over less densely populated areas more often
3 - Return to using 01, 19 and 25 runways, the canal pathway
3 - Departures and landings from the north side of the airport over less populated rural areas
3 Een eerlijke verdeling van de lasten van geluidshinder over de stad
3 Doorgedreven controles en boetes.
3 Ik stel voor: 2) de oudste en luidste vliegtuigen te verbieden boven Brussel/België te vliegen.
Vermijd het concentreren van meerdere hoge geluids- en waarschuwingsbronnen in dezelfde wooncorridors (laagvliegende vliegtuigen, druk
3 wegverkeer en frequente sirenes van politie, brandweer en ambulance).
Onmiddellijke stopzetting van de "tijdelijke" testfase van RNP07L en terugkeer naar de situatie van voor de werken op Zaventem in de zomer van
3 2025, die gebruikt werden als alibi voor de invoering.
3 1- rekening houden met bevolkingsdichtheid bij het uitstippelen van vliegroutes.
3 De aanvliegroete over de noordrand van Brussel enkel in uitzonderlijke gevallen gebruiken, zoals vroeger het geval was
3 Zorgen voor spreiding, tijdsblokken afspreken. Uitzonderingen zijn ok maar niet de huidige regelmaat overdag en 's nachts
3 Ik stel gecombineerd met een eerlijkere spreiding van vliegroutes en het vermijden van lage vluchten.
3 betere spreiding van de vliegroutes
3 Overdag moet de last eerlijk verdeeld worden over de omgeving, de huidige frequentie overvluchten is onleefbaar.
3 En de vliegers niet meer laten vliegen waar de grond stukken van mensen kost.
3 Terugkeer naar oud spreidingsplan.

Ik wens dat de aanvliegroutes boven drukbevolkte buurten van Brussel enkel nog zeer uitzonderlijk en met telkens grondige onderbouwing worden gebruikt. Afwijkingen hierop moeten leiden tot monsterboetes die door de overheid geïnvesteerd worden in de armere buurten van de Er moet meer spreiding komen van de landingsroutes die gevolgd worden. Ik begrijp dat wind-omstandigheden ervoor zorgen dat bepaalde landingsbanen gebruikt moeten worden om het veilig te houden. De route naar die landingsbaan moet wel kunnen variëren. Een alternerend gebruik van die routes zou al een groot deel van de ergernis wegnemen. Bijvoorbeeld maximaal 4u gebruik van een landingsroute, daarna een herziening van vliegroutes en baangebruik met als doel de belasting eerlijker te spreiden en concentratie boven dichtbevolkte zones te nachtvluchten minstens een striktere spreiding ervan, gezien de disproportionele impact op slaapverstoring;

Spreiding vliegtuigen.
Geluidsnormen naleven.
Trager en hoger binnenkomen.
Windnoemen herzien voor vliegtuigen
een betere spreiding van de vluchten waarbij de meest dichtbevolkte gebieden het meest worden ontzien.
Spreiding van vliegverkeer met tijdsblokken
En de routes veel breder maken
Dat de vliegtuigen vliegen zoals vroeger
more even distribution of flights - not the majority over Evere or Schaerbeek
Ik ben geen specialist terzake, maar kunnen er geen landingsbanen bij worden gelegd, met een andere oriëntering?
Verder moeten de geluidsnormen worden gerespecteerd, afgedwongen en beboet.
Terugkeer naar de eerdere vliegroute langs het kanaal, met een bocht bij aankomst, verdient de voorkeur. Deze route zorgt voor een meer natuurlijke spreiding van het vliegverkeer en voorkomt dat alle vliegtuigen geconcentreerd in één smalle corridor rechtstreeks over woongebieden vliegen. De huidige situatie, waarbij toestellen quasi op dezelfde lijn en op lage hoogte over onze woningen passeren, leidt tot een disproportionele belasting voor een beperkte groep bewoners. Een herinvoering van de kanaalroute zou de hinder eerlijker verdelen en de impact Terug zoals vroeger, niet boven Jette !
Betere spreiding over gemeentes en tijd. Hoger vliegen. Niet vliegen over dichtbevolkte buurten.
De overheden moeten de beslissing voor RNP terugdraaien.
Vliegtuigen laten overvliegen over autosnelwegen of druk bereden routes, waar al meer lawaai is en het contrast niet zo groot is. Niet over rustige woonwijken laten dalen of opstijgen. Routes kiezen die minder bewoond zijn.
Schrap en herbedenk de vliegroutes.
De vliegtuigen moeten zo ver van Zaventem nog niet zo laag vliegen en moeten beter gespreid worden ! Niet allen op een rijtje dezelfde route.
- De windnormen verduidelijken, zodat de RNP 07-route echt alleen bij harde oostenwind wordt gebruikt.
Schrap de NP-07L-vliegroute, vaak de "Crucke-route" genoemd. Ga terug naar de situatie van voor de zomer 25.
Veranderen van de route luchtvaart
De stomle wetgeving veranderen zn nog snel ook
Verwijder route RNP-07 6 definitief.
* Voer meerdere aanvliegroutes in bij oostenwind, zodat vliegtuigen niet systematisch boven dezelfde woongebieden worden geconcentreerd, maar de hinder billijker wordt gespreid.

- 3 * Gebruik baan 07L opnieuw enkel bij uitzondering, zoals vóór augustus 2025 het geval was, en niet als structurele aanvliegeroute bij oostenwind.
- 3 * Verhoog de drempel voor het overschakelen naar baan 07L, zodat deze baan alleen wordt gebruikt wanneer de windomstandigheden dat echt
- 3 hoger vliegen en later pas dalen, andere vluchtroutes GPS-gestuurd maken,
- 3 Eerlijke spreiding van vluchten over meerdere routes, met kalme frequentie en respect voor geldende geluidsnormen.
- 3 Baan terug verleggen waar hij vroeger was in afwachting van een grondig onderzoek.
- 3 Keer terug naar hoe het was. Af en toe een vliegtuig kan geen kwaad, want iedereen gaat wel eens met de vlieger. Maar de hele tijd. Dit is niet
- 3 Graag terugkeer naar het oude systeem of spreiding van de vluchten
- 3 Verbod om over zulk dichtbevolkte regio's te vliegen.
- 3 Niet zo langzamer landen en stoppen op 24 uur
- 3 Vliegtuigen hoger in het luchtruim.
- 3 Eisen dat de normen worden toegepast, en spreiding van de vluchten, zodat het leefbaar wordt voor iedereen
- 3 Meer spreiding? Pas dalen daar waar er geen dorpen zijn
- 3 -Vroeger waren er periodes van overvliegen (van max 8 uur) en dan waren er stille periodes. Waarom worden de vliegtuigen nu niet meer
- 3 Ik zou graag de vroegere afwisselende 'stilteperiodes' terug zodat ik dan wel kan buiten spelen. Dan weet ik dat na lawaai op dezelfde dag ook
- 3 rust komt. (-> vraag naar invoering van minstens enkele uren stilteperiodes zoals dat vroeger bij de kanaalroute het geval was : maximaal
- 3 - Ik wil ook dat er meer routes zijn zodat niet alle vliegtuigen bij koude wind over ons huis komen vliegen. (-> vraag naar meer spreiding van de
- 3 vliegroutes ook voor noord en noordoostenwind)
- 3 - Ik wil ook stille weekends en niet elk weekend de vliegtuigen over ons huis krijgen. (-> spreiding van routes over de verschillende weekends
- 3 zodat de overvlogen wijken ook stille weekends kennen)
- 3 - Ik wil ook stille vakanties want ook die zijn er nooit meer. (-> ook spreiding over vakantieperiodes)
- 3 - Ik wil snachts niet meer gewekt worden door heel zware vliegtuigen want dat gebeurt ook erg veel. (-> geen cargo over drukbevolkte wijken)
- 3 - ik wil kunnen uitslapen tot 7 uur en niet steeds s'morgens om 6 uur of eerder wakker worden door dd vele vliegtuigen (-> invoering stille nachten
- 3 van 22-7, doorheen de week en de weekends)
- 3 Meer spreiden
- 3 Zonder vliegtuigen tijdens de nacht en de week-end + minder vliegtuigen tijdens de dag
- 3 Maatregel terugdraaien
- 3 1. landingsroute Ternat-Groot-Bijgaarden bestaat blijkbaar niet meer, deze terug invoeren, waardoor dat deze ook kan gebruikt worden > dus
- 3 2. baan 01 over Zoniënwoud en Woluwe (dun bevolkt gebied) wordt amper nog gebruikt Reden: de burgers (lees rijken) worden beschermd door
- 3 huidig minister Crucke en hebben ooit een rechtzaak gewonnen
- 3 3. de echte oostenwind respecteren om de lijn RNP07L te gebruiken (hoe het 10jr geleden ook was) ,dus geen ZO of NO winden
- 3 Geen vluchten over drukbewoond gebied.
- 3 Geen vliegtuigen meer over drukbewoondgebied.
- 3 Spreiding van de vluchten a.u.b., dit is zo onrechtvaardig voor de inwoners onder smalle corridor boven Dilbeek
- 3 2/ De geleidelijke en geplande stopzetting van vluchten die niet voldoen aan de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- 3 3/ De terugkeer naar de normale situatie
- 3 *na te gaan of de geldende geluidsnormen en vliegbeperkingen worden gerespecteerd,

- 3 *de nodige maatregelen te nemen om deze overlast te beperken.
- 3 Vliegtuigen laten overvliegen over autosnelwegen of druk bereden routes, waar al meer lawaai is en het contrast niet zo groot is. Niet over rustige
- 3 woonwijken laten dalen of opstijgen. Routes kiezen die minder bewoond zijn.
- 3 Répartir les vols plus équitablement par vent d'Est ne pas utiliser une trajectoire rectiligne...
- 3 Spreidt de last ipv alle vliegtuigen over een aanvliegroute te laten vliegen.
- 3 Verbied nachtvluchten. Stop vliegtuigen die op lage hoogte over dichtbevolkte stedelijke gebieden vliegen.
- 3 Een eerlijke spreiding van de vliegroutes boven Brussel én Vlaanderen
- 3 Les pistes 07 La et R ne peuvent plus servir sauf 'en cas d'extrême nécessité..
- 3 Het herstellen van de situatie van voor de zomer 2025
- 3 Terug met de RNP01
- 3 Een 100% eerlijk spreidingsplan, met creatieve oplossingen bij veranderende winden.
- 3 Billijkheid bij de inrichting van de vliegbanen en niet enkel schermen met veiligheid.
- 3 - alle zware cargo boven dichtbevolkte gebieden bannen / en zeker in nachten bannen
- 3 - een eerlijke spreidingsplan, waarbij alle omwonenden evenwaardig worden belast
- 3 - max. aantal bewegingen per jaar (opnieuw billijk en onderbouwd en geen expansie zoals wat TBAC beoogt)
- 3 Gevraagde maatregel : onmiddellijk herstel van het uitzonderlijke karakter van het gebruik van banen U/L en U/R, en contormering aan de derde pijler van de gebalanceerde aanpak.De Europese verordening 598/2014 verplicht de lidstaten de gebalanceerde aanpak toe te passen voor het beheer van geluidshinder als gevolg van het luchtverkeer. Deze aanpak is gestructureerd rond vier hiërarchisch geordende pijlers. De derde pijler — de luchtvaartoperationele procedures die de blootstelling van de bevolking aan geluid beperken — moet worden toegepast vóór enige exploitatiebeperking.De technische referentiestudie stelt echter ondubbelzinnig vast dat het bevoorrechten van naderingen op banen 07 boven baan 01, wanneer de meteorologische omstandigheden dit niet vereisen, neerkomt op het niet naleven van deze derde pijler. De gegevens van 2026 bevestigen dat deze situatie nu de regel is geworden, niet de uitzondering.Bovendien stelt de studie vast dat 96% van de RNP-naderingen op baan 07L niet voldoen aan de Brusselse geluidsnormen — 94% in zone 0, zowel overdag als 's nachts, voor alle vliegtuigtypes die op Brussels Airport in gebruik zijn.Wij vragen de onmiddellijke invoering van de volgende maatregelen, ontleend aan de aanbevelingen van de technische referentiestudie en tegenwerpbaar in het kader van de milieuvergunningsprocedure :Maatregel 1 — Herstel van de operationele
- 3 hiërarchie : het uitzonderlijke karakter van het gebruik van banen 07L en 07R herstellen in de AIP, met een bindende en transparante gradatie :
Gevraagde maatregel : onmiddellijk herstel van het uitzonderlijke karakter van het gebruik van banen U/L en U/R, en contormering aan de derde pijler van de gebalanceerde aanpak.De Europese verordening 598/2014 verplicht de lidstaten de gebalanceerde aanpak toe te passen voor het beheer van geluidshinder als gevolg van het luchtverkeer. Deze aanpak is gestructureerd rond vier hiërarchisch geordende pijlers. De derde pijler — de luchtvaartoperationele procedures die de blootstelling van de bevolking aan geluid beperken — moet worden toegepast vóór enige exploitatiebeperking.De technische referentiestudie stelt echter ondubbelzinnig vast dat het bevoorrechten van naderingen op banen 07 boven baan 01, wanneer de meteorologische omstandigheden dit niet vereisen, neerkomt op het niet naleven van deze derde pijler. De gegevens van 2026 bevestigen dat deze situatie nu de regel is geworden, niet de uitzondering.Bovendien stelt de studie vast dat 96% van de RNP-naderingen op baan 07L niet voldoen aan de Brusselse geluidsnormen — 94% in zone 0, zowel overdag als 's nachts, voor alle vliegtuigtypes die op Brussels Airport in gebruik zijn.Wij vragen de onmiddellijke invoering van de volgende maatregelen, ontleend aan de aanbevelingen van de
- 3 technische referentiestudie en tegenwerpbaar in het kader van de milieuvergunningsprocedure :Maatregel 2 — Transparantie van de ATC-

Gevraagde maatregel : onmiddellijk herstel van het uitzonderlijke karakter van het gebruik van banen 07L en 07R, en conformering aan de derde pijler van de gebalanceerde aanpak. De Europese verordening 598/2014 verplicht de lidstaten de gebalanceerde aanpak toe te passen voor het beheer van geluidshinder als gevolg van het luchtverkeer. Deze aanpak is gestructureerd rond vier hiërarchisch geordende pijlers. De derde pijler — de luchtvaartoperationele procedures die de blootstelling van de bevolking aan geluid beperken — moet worden toegepast vóór enige exploitatiebeperking. De technische referentiestudie stelt echter ondubbelzinnig vast dat het bevoorrecht van naderingen op banen 07 boven baan 01, wanneer de meteorologische omstandigheden dit niet vereisen, neerkomt op het niet naleven van deze derde pijler. De gegevens van 2026 bevestigen dat deze situatie nu de regel is geworden, niet de uitzondering. Bovendien stelt de studie vast dat 96% van de RNP-naderingen op baan 07L niet voldoen aan de Brusselse geluidsnormen — 94% in zone 0, zowel overdag als 's nachts, voor alle vliegtuigtypes die op Brussels Airport in gebruik zijn. Wij vragen de onmiddellijke invoering van de volgende maatregelen, ontleend aan de aanbevelingen van de technische referentiestudie en tegenwerpbaar in het kader van de milieuvergunningsprocedure : Maatregel 3 — Opname van de noise abatement

3 De landingen eerlijker verdelen over de verschillende banen en de windkrachtdrempel verhogen om het gebruik van deze banen mogelijk te

3 Bovendien zou deze drempel moeten worden berekend op basis van de gemiddelde windsnelheid en niet op basis van de maximumwaarden.

3 Spreiding over de landingsbanen. Vliegen onverminderd druk bevolkte gemeentes.

3 Terugkeren naar passende en eerlijke normen en deze op rechtvaardige wijze toepassen

3 Just apply the law and rules

3 onmiddellijke herverdering van 07R/025L

Vliegroutes boven dichtbevolkte stadscentra dienen te worden herzien en verlegd. Nachtelijke vluchten boven woongebieden in het stadscentrum moeten worden verboden of streng beperkt. Elke toekomstige wijziging van vliegroutes moet verplicht voorafgegaan worden door een openbaar

3 onderzoek met echte inspraak van de betrokken bewoners.

3 De vluchten spreiden in ruimte en tijd, en hoger overvliegen.

3 Omleiden naar andere trajecten.

3 Spreiding

2/ Respect voor de gezondheidsnormen opgelegd door de WHO ivm omgevingslawaaï : max 45dB overdag en 40 dB 's nachts. Men kan al

3 beginnen met het implementeren van de adviezen van de Hoge Gezondheidsraad in haar rapport van april 2024.

3/ Beperking van de QC-normen : deze werden sedert 2009/2010 niet meer herzien. Het volstaat ook niet om prognoses te maken, enkel en alleen gebaseerd op modernisering van de vloot. Dat is veel te vrijblijvend. Bovendien is vervanging door modernere maar grotere toestellen

3 daarom niet beter. Het is geweten dat zij meer geluid produceren ! Dat wordt door de mensen van BAC ook toegegeven.

3 Zie erboven [terug naar voorjaar 2025]

3 Spreiding van de aanvliegeroutes door het gebruik van GLS.

3 Beperk vluchten tijdens 20h-8h over stad

3 Forbid low flights above cities.

3 1) Ga terug naar de vroegere aanvliegeroutes

3 2) spreid de vluchten zo veel mogelijk

Gevraagde maatregel: onmiddellijk herstel van het uitzonderlijke karakter van het gebruik van banen 07L en 07R, en conformering aan de derde

3 pijler van de gebalanceerde aanpak.

De Europese verordening 598/2014 verplicht de lidstaten de gebalanceerde aanpak toe te passen voor het beheer van geluidshinder als gevolg van het luchtverkeer. Deze aanpak is gestructureerd rond vier hiërarchisch geordende pijlers. De derde pijler - de luchtvaartoperationele procedures die de blootstelling van de bevolking aan geluid beperken - moet worden toegepast vóór enige exploitatiebeperking.

De technische referentiestudie stelt echter ondubbelzinnig vast dat het bevoorrecht van naderingen op banen 07 boven baan 01, wanneer de meteorologische omstandigheden dit niet vereisen, neerkomt op het niet naleven van deze derde pijler. De gegevens van 2026 bevestigen dat deze situatie nu de regel is geworden, niet de uitzondering.

Bovendien stelt de studie vast dat 96% van de RNP-naderingen op baan 07L niet voldoen aan de Brusselse geluidsnormen 94% in zone 0, zowel overdag als 's nachts, voor alle vliegtuigtypes die op Brussels Airport in gebruik zijn.

Wij vragen de onmiddellijke invoering van de volgende maatregelen, ontleend aan de aanbevelingen van de technische referentiestudie en tegenwerpbaar in het kader van de milieuvergunningsprocedure: Maatregel 1 Herstel van de operationele hiërarchie: het uitzonderlijke karakter van het gebruik van banen 07L en 07R herstellen in de AIP, met een bindende en transparante gradatie: baan 01 als eerste optie bij wind uit Noord/Noordoost/Oost - RNP AR 07L-nadering als de wind dit werkelijk vereist rechte RNP 07L-nadering uitsluitend als laatste redmiddel.

Maatregel 2 - Transparantie van de ATC-criteria: de beslissingsboom die door de luchtverkeersleiding wordt gebruikt voor de baankeuze openbaar maken, evenals de meteorologische gegevens die deze beslissingsboom voeden, met verantwoording van elk niet-gebruik van baan

Maatregel 3 - Opname van de noise abatement procedure in de AIP: formeel vastleggen dat bij gebruik van baan 07L de RNP AR-nadering als geluidsreductieprocedure wordt bevoorrecht.

Alternatieve vliegroutes creëren om te kunnen alterneren.

- terugkeer naar de situatie voor zomer 2025 wat betreft gebruik route RNP 07L
- Als niet mogelijk: betere spreiding van de vliegtuigen. Op dit moment bestaat er een corridor van vliegtuigen die elkaar in sneltempo opvolgen (2 à 3 min) boven onze woning. Betere spreiding - zoals bij andere vliegroutes - is aangewezen
- de Europese (Richtlijn) balanced approach in en rond Brussel doen naleven

Aanvliegroute zonder satelietnavigatie gebruiken zoals vroeger

Spreidings plan qua vluchten.

Nachten vluchten stoppen of alternatieve route nemen na 2 dagen oostenwind

Meer afwisseling van vliegroutes en het aantal vliegtuigen beperken. Zeker 's nachts!!

Spreiding zoveel mogelijk

Een gedegen afweging van de overlast zou in detail gepubliceerd moeten worden. In de belangenafweging moet niet enkel in economische, gekwantificeerde termen gedacht worden, maar moeten ook niet-meetbare factoren van levenskwaliteit meegenomen worden, zoals het

- routes over de stad schrappen
- vliegtuigen spreiden

Vliegtuigen overvliegroute aanpassen! Meer natuur!

Het spreidingsplan dat er al was respecteren, de bestaande geluidsnormen over Brusselse gemeenten respecteren, vliegtuigen verbieden die Afschaffen van 07L

Nieuwe vliegroutes of meer spreiding van de vliegtuigen zodat deze minder consequent 1 route vliegen. Nu tijdens piekmomenten elke 3 min. Dit Hou vast aan internationaal geldende gezondheidsnormen voor geluid en geluidshinder. Enkel binnen het kader van deze normen kunnen Evenredige spreiding van de vluchten over ALLE gemeenten van Brussel + Brusselse Rand; beperken van aantal nachtvluchten; stillere

- 3 Terug de vorige maatregelen van gebruik van de route invoeren; afschaffing van het nieuwe gebruik
- 3 Een verplichte en redelijke spreiding opleggen aan de uitbating van de luchthaven die rekening houdt met de impact op de omwonenden in de
- 3 Voorstel tot evenwichtige verdeling van de hinder - Balanced approach - zie bijlage
- Ook een systematisch afwisselend baangebruik is noodzakelijk. De technische haalbaarheid hiervan is aangetoond tijdens werkzaamheden aan
- 3 baan 25R. Gespreide opstijgroutes moeten een operationele kern van de aanpak vormen.
- Ook een systematisch afwisselend baangebruik is noodzakelijk. De technische haalbaarheid hiervan is aangetoond tijdens werkzaamheden aan
- 3 baan 25R. Gespreide opstijgroutes moeten een operationele kern van de aanpak vormen.
- In derde instantie : ervoor zorgen dat vliegtuigen snel een 'niet storende' hoogte kunnen bereiken. dit door recentere vliegtuigtypes, en 'niet overladen' vrachtvliegtuigen. Desnoods dient de vliegtuig opstijgbanen achteruit geschoven te worden, opdat deze vliegtuigen in één rechte baan
- 3 deze hoogte kunnen bereiken, zodat de zone met geluidsimpact zo klein mogelijk gehouden wordt.
- spreiding van vluchtroutes die rekening houdt met de totale geluidsoverlast van inwoners en niet enkel met de geluidsoverlast veroorzaakt door
- 3 vliegtuigen op basis van een totaalonderzoek naar geluidsoverlast voor inwoners rondom Brussel/luchthaven
- elke vluchtroute moet een variatie hebben en niet exact dezelfde lijn volgen (=gevolg van digitalisering vluchtroutes) om de hinder toch een
- 3 beetje binnen eenzelfde vluchtroute te spreiden
- Een systematisch afwisselend baangebruik (technische haalbaarheid aangetoond tijdens werkzaamheden aan baan 25R) en gespreide
- 3 opstijgroutes als operationele kern van de aanpak.
- steunen van een systematisch afwisselend baangebruik (technische haalbaarheid aangetoond tijdens werkzaamheden aan baan 25R) en
- 3 gespreide opstijgroutes als operationele kern van de aanpak.
- 3 Evenwichtige spreiding van de vluchten
- 3 Zoniet: optimale spreiding zonder rekening te houden met bevolkingsdichtheid.
2. De spreiding moet beter. Vooral ook via het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar nu beduidend minder vliegtuigen overvliegen dan boven
- 3 andere regio's rond de luchthaven.
- 3 Voorstel
- 3 Opstijgingen
- 3 8,0 voor de tijdperiode tussen 23.00 en 5.59 uur lokale tijd; naar 3
- 3 12,0 voor de tijdperiode tussen 21.00 en 22.59 uur lokale tijd.
- 3 12,0 voor de tijdperiode tussen 06.00 en 6.59 uur lokale tijd; naar 8
- 3 48,0 voor de tijdperiode tussen 07.00 en 20.59 uur lokale tijd; naar 24
- 3 24,0 voor de tijdperiode tussen 21.00 en 22.59 uur lokale tijd naar 12
- 3 Landingen
- 3 8,0 voor de tijdperiode tussen 23.00 en 5.59 uur lokale tijd; naar 3
- 3 12,0 voor de tijdperiode tussen 06.00 en 6.59 uur lokale tijd; naar 8
- 3 24,0 voor de tijdperiode tussen 07.00 en 20.59 uur lokale tijd;
- 3 2.5. Operationele procedures:
- 3 2.5.1. Groene landingen/vertrekken maximaliseren: CDO-landingen (Continuous Descent Operations) en CCO-opstijgen (Continuous Climb
- 3 Operations) zijn een belangrijke stap in de luchtvaart om milieu-impact en geluidsoverlast te verminderen.

- 3 2.5.2. Optimaliseren vliegroutes op basis van Performance Based Navigation (PBN) – helpt uitwaaiing en spreiding van vlieggeluid over meer
3 Een verdeling van banen in meer richtingen, ze niet allemaal over de Ridderslaan laten vliegen als 25L gekozen is als landingsbaan maar via
3 afwijkende paden. Ze veel hoger laten vliegen tot de landing (zo moet je bij London City Airport soms wel tot 5,5 graden landen). Een korte "final
3 Vluchten tussen 9u en 15u30. Veel minder vluchten tout court. De afstanden en vliegtuigen spreiden en de armere gemeentes niet onderwerpen.
3 de PRS correct toepassen en niet bij het minste zuchtje wind 07L gebruiken.
3 terug de oude naderingsprocedure (VOR) terug gebruiken waardoor er niet via 1 nauwe corridor wordt gevlogen
3 De dichtstbevolkte gebieden ontzien
3 Stop route Crucke qui survole 450 000 habitants !!!!
Ik stel voor om de vliegroutes beter te spreiden zodat de overlast niet op één smalle corridor geconcentreerd blijft. Daarnaast vraag ik om
3 nachtelijke vluchten te beperken en de impact van RNP-routes op woonzones grondig te herzien.
Ik ben niet tegen de luchthaven, maar de vluchten moeten de normen respecteren! Geen vluchten met lawaai boven de 50 decibel. Minimum
3 hoogte respecteren. Spreiding van de vluchten. Deze Crucke route terug als een uitzondering, wat zelfs dan al niet leefbaar is!
3 Utiliser les pistes et plans de vols au dessus des zones les moins peuplées.
De vluchten moeten de normen respecteren! Geen vluchten met lawaai boven de 50 decibel. Minimum hoogte respecteren. Spreiding van de
3 vluchten. Deze Crucke route terug als een uitzondering, wat zelfs dan al niet leefbaar is!
3 terugkeer naar de situatie voordien
3 SPREIDING
3 Enkel bij échte oostenwind de route gebruiken (bepaald aantal knopen)
3 Zie hierboven. Niet verschuilen achter Europese richtlijnen en vage windmodellen om onevenredig vaak dezelfde route te gebruiken.
3 1. Onmiddellijke beperking van de RNP 07L-procedure buiten de piekuren
3 De RNP 07L mag enkel worden gebruikt wanneer dit operationeel strikt noodzakelijk is (zijwind, veiligheid).
Het systematisch en dagelijks gebruik ervan als standaardprocedure, zonder enige verplichting tot spreiding, is in strijd met het principe van een
3 eerlijke verdeling van de lasten, zoals voorzien in de Balanced Approach (ICAO Doc 9829).
3 2. Verplichte rotatie van de naderingsroutes
Brussels Airport moet een transparant en bindend rotatiesysteem invoeren tussen de beschikbare procedures (ILS, RNP, visueel), zodat geen
3 enkele gemeenschap structureel meer dan 50% van de geluidshinder draagt.
3 3. Verbod op nachtvluchten via de RNP 07L-route
Tussen 22u00 en 07u00 moet het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute volledig worden verboden, behalve in geval van overmacht die naar
3 behoren wordt gedocumenteerd door de luchtverkeersleiding.
Ik vraag dat de vliegroutes dringend worden aangepast zodat dichtbevolkte woonwijken zoals Schaerbeek zoveel mogelijk worden vermeden,
3 zeker 's nachts, in de vroege ochtend en tijdens rusturen.
3 Er moeten strengere geluidsnormen komen voor vliegtuigen die over woongebieden vliegen.
3 1. Restriction immédiate de la procédure RNP 07L en dehors des heures de pointe
La RNP 07L ne doit être utilisée que lorsque cela est absolument nécessaire sur le plan opérationnel (vent de travers, sécurité). Son utilisation
3 systématique et quotidienne comme procédure standard, sans obligation de rotation, est contraire au principe de répartition équitable des
3 2. Rotation obligatoire des routes d'approche

Brussels Airport doit mettre en place un système de rotation transparent et contraignant entre les procédures disponibles (ILS, RNP, visuelle), de sorte qu'aucune communauté ne supporte structurellement plus de 50 % de la nuisance sonore.

3. Interdiction des vols de nuit sur la route RNP 07L

Entre 22h00 et 07h00, l'utilisation de la route d'approche RNP 07L doit être totalement interdite, sauf en cas de force majeure dûment documentée par le contrôle de la circulation aérienne.

1. Onmiddellijke beperking van de RNP 07L-procedure buiten de piekuren

De RNP 07L mag enkel worden gebruikt wanneer dit operationeel strikt noodzakelijk is (zijwind, veiligheid).

Het systematisch en dagelijks gebruik ervan als standaardprocedure, zonder enige verplichting tot spreiding, is in strijd met het principe van een eerlijke verdeling van de lasten, zoals voorzien in de Balanced Approach (ICAO Doc 9829).

2. Verplichte rotatie van de naderingsroutes

Brussels Airport moet een transparant en bindend rotatiesysteem invoeren tussen de beschikbare procedures (ILS, RNP, visueel), zodat geen enkele gemeenschap structureel meer dan 50% van de geluidshinder draagt.

3. Verbod op nachtvluchten via de RNP 07L-route

Tussen 22u00 en 07u00 moet het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute volledig worden verboden, behalve in geval van overmacht die naar behoren wordt gedocumenteerd door de luchtverkeersleiding.

Een meer evenwichtige spreiding van het vliegverkeer, rekening houdend met bevolkingsdichtheid.

1. Onmiddellijke beperking van de RNP 07L-procedure buiten de piekuren

De RNP 07L mag enkel worden gebruikt wanneer dit operationeel strikt noodzakelijk is (zijwind, veiligheid).

Het systematisch en dagelijks gebruik ervan als standaardprocedure, zonder enige verplichting tot spreiding, is in strijd met het principe van een eerlijke verdeling van de lasten, zoals voorzien in de Balanced Approach (ICAO Doc 9829).

2. Verplichte rotatie van de naderingsroutes

Brussels Airport moet een transparant en bindend rotatiesysteem invoeren tussen de beschikbare procedures (ILS, RNP, visueel), zodat geen enkele gemeenschap structureel meer dan 50% van de geluidshinder draagt.

3. Verbod op nachtvluchten via de RNP 07L-route

Tussen 22u00 en 07u00 moet het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute volledig worden verboden, behalve in geval van overmacht die naar behoren wordt gedocumenteerd door de luchtverkeersleiding.

1. Onmiddellijke beperking van de RNP 07L-procedure buiten de piekuren

De RNP 07L mag enkel worden gebruikt wanneer dit operationeel strikt noodzakelijk is (zijwind, veiligheid).

Het systematisch en dagelijks gebruik ervan als standaardprocedure, zonder enige verplichting tot spreiding, is in strijd met het principe van een eerlijke verdeling van de lasten, zoals voorzien in de Balanced Approach (ICAO Doc 9829).

2. Verplichte rotatie van de naderingsroutes

Brussels Airport moet een transparant en bindend rotatiesysteem invoeren tussen de beschikbare procedures (ILS, RNP, visueel), zodat geen enkele gemeenschap structureel meer dan 50% van de geluidshinder draagt.

3. Verbod op nachtvluchten via de RNP 07L-route

Tussen 22u00 en 07u00 moet het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute volledig worden verboden, behalve in geval van overmacht die naar behoren wordt gedocumenteerd door de luchtverkeersleiding.

- 3 Overlast verdelen
- 3 Utilisez les autres pistes!!!! Réduisez les vols. Interdisez les vols de nuit. ce n'est pas possible d'impacter autant de monde.
- 3 1. Onmiddellijke beperking van de RNP 07L-procedure buiten de piekuren
- 3 De RNP 07L mag enkel worden gebruikt wanneer dit operationeel strikt noodzakelijk is (zijwind, veiligheid).
- 3 Het systematisch en dagelijks gebruik ervan als standaardprocedure, zonder enige verplichting tot spreiding, is in strijd met het principe van een
- 3 eerlijke verdeling van de lasten, zoals voorzien in de Balanced Approach (ICAO Doc 9829).
- 3 2. Verplichte rotatie van de naderingsroutes
- 3 Brussels Airport moet een transparant en bindend rotatiesysteem invoeren tussen de beschikbare procedures (ILS, RNP, visueel), zodat geen
- 3 enkele gemeenschap structureel meer dan 50% van de geluidshinder draagt.
- 3 3. Verbod op nachtvluchten via de RNP 07L-route
- 3 Tussen 22u00 en 07u00 moet het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute volledig worden verboden, behalve in geval van overmacht die naar
- 3 behoren wordt gedocumenteerd door de luchtverkeersleiding.
- 3 Vliegtuigen omleiden naar minder dichtbevolkte gebieden. Nachtvluchten boven onze woonwijken verbieden en laagvliegen verbieden.
- 3 Een betere spreiding van de vluchten, een verbod op nachtvluchten, respect voor Brussel en Brusselse wijken die al heel veel (geluids)overlast
- 3 Back to the past , voor het in voege treden van deze beslissing.
- 3 Op kort termijn: route boven brussel enkel zeer uitzonderlijk gebruiken. Nachtvluchten verbieden en delocaliseren. Geluisnormen opleggen en
- 3 beboeten indien niet gerespecteerd.
- 3 Op kort termijn: route boven brussel enkel zeer uitzonderlijk gebruiken. Nachtvluchten verbieden en delocaliseren. Geluisnormen opleggen en
- 3 beboeten indien niet gerespecteerd.
- 3 Verspreid het vluchtplan over andere gebieden
- 3 De onmiddellijke afschaffing van de RNP 07-nadering. Gezondheid van bijna een half miljoen burgers moet prioriteit krijgen boven de
- 3 operationele winst van de luchthaven. Gebruik baan 01 wanneer de wind uit het noorden komt, zoals de logica en de cijfers (32.000 vs 450.000
- 3 Interdiction des avions après 22h du soir et avant 8h du matin. Limiter drastiquement la fréquence. Contourner les zones densément peuplées.
- 3 Interdiction des vols le week-end. D'autres l'ont fait. C'est une volonté politique.
- 3 Een onmiddellijke herziening van het spreidingsplan waarbij de RNP 07-procedure wordt geschrapt. De voorkeur moet gaan naar vliegroutes die
- 3 de dichtstbevolkte gebieden van het land vermijden. De overheid moet de veiligheidsargumenten herbekijken: echte veiligheid betekent ook de
- 3 gezondheid van een half miljoen Brusselaars beschermen.
- 3 Gebruik baan 07L niet voor landingen als er een zwakke oostenwind staat, zelfs niet overdag.
- 3 Stop de RNP 07-procedure en keer terug naar de historische procedures. Maak van overvluchten boven het noordwesten van Brussel weer een
- 3 absolute uitzondering in plaats van een regel. Gebruik baan 01 bij noorderwind en de Ringroute bij oosterwind. De volksgezondheid van bijna
- 3 een half miljoen mensen mag niet worden opgeofferd voor de winst van de luchthaven.
- 3 Stop het gebruik van de RNP 07 boven Brussel-Noordwest. Respecteer de windnormen en keer terug naar de historische routes die minder
- 3 bevolkte gebieden treffen. De veiligheid van de luchtvaart mag niet als vals argument dienen om de gezondheid van 450.000 mensen en hun
- 3 1. Onmiddellijke beperking van de RNP 07L-procedure buiten de piekuren
- 3 De RNP 07L mag enkel worden gebruikt wanneer dit operationeel strikt noodzakelijk is (zijwind, veiligheid).

Het systematisch en dagelijks gebruik ervan als standaardprocedure, zonder enige verplichting tot spreiding, is in strijd met het principe van een eerlijke verdeling van de lasten, zoals voorzien in de Balanced Approach (ICAO Doc 9829).

2. Verplichte rotatie van de naderingsroutes

Brussels Airport moet een transparant en bindend rotatiesysteem invoeren tussen de beschikbare procedures (ILS, RNP, visueel), zodat geen enkele gemeenschap structureel meer dan 50% van de geluidshinder draagt.

Het afschaffen van de nieuwe vliegroute, zodat er minder vliegverkeer is boven de stad.

1. Restriction immédiate de la procédure RNP 07L en dehors des heures de pointe

La RNP 07L ne doit être utilisée que lorsque cela est absolument nécessaire sur le plan opérationnel (vent de travers, sécurité). Son utilisation systématique et quotidienne comme procédure standard, sans obligation de rotation, est contraire au principe de répartition équitable des

2. Rotation obligatoire des routes d'approche

Brussels Airport doit mettre en place un système de rotation transparent et contraignant entre les procédures disponibles (ILS, RNP, visuelle), de sorte qu'aucune communauté ne supporte structurellement plus de 50 % de la nuisance sonore.

3. Interdiction des vols de nuit sur la route RNP 07L

Entre 22h00 et 07h00, l'utilisation de la route d'approche RNP 07L doit être totalement interdite, sauf en cas de force majeure dûment documentée par le contrôle de la circulation aérienne.

De onmiddellijke afschaffing van de RNP 07-nadering. Gezondheid van bijna een half miljoen burgers moet prioriteit krijgen boven de operationele winst van de luchthaven. Gebruik baan 01 wanneer de wind uit het noorden komt, zoals de logica en de cijfers (32.000 vs 450.000

1. Onmiddellijke beperking van de RNP 07L-procedure.

De RNP 07L mag enkel worden gebruikt wanneer dit operationeel strikt noodzakelijk is (zijwind, veiligheid).

Het systematisch en dagelijks gebruik ervan als standaardprocedure, zonder enige verplichting tot spreiding, is in strijd met het principe van een eerlijke verdeling van de lasten, zoals voorzien in de Balanced Approach (ICAO Doc 9829).

2. Brussels Airport moet een transparant en bindend rotatiesysteem invoeren tussen de beschikbare procedures (ILS, RNP, visueel), zodat er een evenredige spreiding van het overvliegen is in functie van de bevolkingsdichtheid.

3. Verbod op nachtvluchten via de RNP 07L-route

Tussen 22u00 en 07u00 moet het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute volledig worden verboden, behalve in geval van overmacht die naar behoren wordt gedocumenteerd door de luchtverkeersleiding.

- Verbod op nachtvluchten via de RNP 07L-route. Tussen 22u00 en 07u00 moet het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute volledig worden verboden, behalve in geval van overmacht die naar behoren wordt gedocumenteerd door de luchtverkeersleiding.

- De RNP 07L mag enkel worden gebruikt wanneer dit operationeel strikt noodzakelijk is (zijwind, veiligheid). Het systematisch en dagelijks gebruik ervan als standaardprocedure, zonder enige verplichting tot spreiding, is in strijd met het principe van een eerlijke verdeling van de lasten, zoals voorzien in de Balanced Approach (ICAO Doc 9829).

- een transparant en bindend rotatiesysteem invoeren tussen de beschikbare procedures (ILS, RNP, visueel), zodat er een evenredige spreiding van het overvliegen is in functie van de bevolkingsdichtheid.

. Een evenwichtiger verdeling van de vluchten.

Geluidsnormen afdwingen.

Reduce the usage of runways that result in a flying path over densely populated areas.

- 3 Require planes to fly higher in good weather as they do in cloudy weather.
- 3 Aangepaste vliegroutes over minder dens bevolkte gebieden
- 3 Spreiding van de landende vliegtuigen zodat ze niet systematisch over éénzelfde baan vliegen en de onderliggende wijken terroriseren
- 3 - Pisten aanpassen om impact op omwonenden te beperken (zelf als vliegtuigen meer afstand op de grond moeten doorlopen).
- 3 1. Onmiddellijke beperking van de RNP 07L-procedure.
- 3 De RNP 07L mag enkel worden gebruikt wanneer dit operationeel strikt noodzakelijk is (zijwind, veiligheid).
- 3 Het systematisch en dagelijks gebruik ervan als standaardprocedure, zonder enige verplichting tot spreiding, is in strijd met het principe van een
- 3 eerlijke verdeling van de lasten, zoals voorzien in de Balanced Approach (ICAO Doc 9829).
- 3 2. Brussels Airport moet een transparant en bindend rotatiesysteem invoeren tussen de beschikbare procedures (ILS, RNP, visueel), zodat er
- 3 een evenredige spreiding van het overvliegen is in functie van de bevolkingsdichtheid.
- 3 3. Verbod op nachtvluchten via de RNP 07L-route
- 3 Tussen 22u00 en 07u00 moet het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute volledig worden verboden, behalve in geval van overmacht die naar
- 3 behoren wordt gedocumenteerd door de luchtverkeersleiding.
- 3 1. Onmiddellijke beperking van de RNP 07L-procedure.
- 3 De RNP 07L mag enkel worden gebruikt wanneer dit operationeel strikt noodzakelijk is (zijwind, veiligheid).
- 3 Het systematisch en dagelijks gebruik ervan als standaardprocedure, zonder enige verplichting tot spreiding, is in strijd met het principe van een
- 3 eerlijke verdeling van de lasten, zoals voorzien in de Balanced Approach (ICAO Doc 9829).
- 3 2. Brussels Airport moet een transparant en bindend rotatiesysteem invoeren tussen de beschikbare procedures (ILS, RNP, visueel), zodat er
- 3 een evenredige spreiding van het overvliegen is in functie van de bevolkingsdichtheid.
- 3 3. Verbod op nachtvluchten via de RNP 07L-route
- 3 Tussen 22u00 en 07u00 moet het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute volledig worden verboden, behalve in geval van overmacht die naar
- 3 behoren wordt gedocumenteerd door de luchtverkeersleiding.
- 3 + rond van Brussel doen en niet boven Brussel vliegen.
- 3 1. Onmiddellijke beperking van de RNP 07L-procedure.
- 3 De RNP 07L mag enkel worden gebruikt wanneer dit operationeel strikt noodzakelijk is (zijwind, veiligheid).
- 3 Het systematisch en dagelijks gebruik ervan als standaardprocedure, zonder enige verplichting tot spreiding, is in strijd met het principe van een
- 3 eerlijke verdeling van de lasten, zoals voorzien in de Balanced Approach (ICAO Doc 9829).

2. Brussels Airport moet een transparant en bindend rotatiesysteem invoeren tussen de beschikbare procedures (ILS, RNP, visueel), zodat er een evenredige spreiding van het overvliegen is in functie van de bevolkingsdichtheid.

3. Verbod op nachtvluchten via de RNP 07L-route and ôter route. Stop fly in the night

Tussen 22u00 en 07u00 moet het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute volledig worden verboden, behalve in geval van overmacht die naar behoren wordt gedocumenteerd door de luchtverkeersleiding.

Een verbod om te laag te vliegen over dichtbevolkt gebied

La RNP 07L ne doit être utilisée que lorsque cela est absolument nécessaire sur le plan opérationnel (vent de travers, sécurité). Son utilisation systématique et quotidienne comme procédure standard, sans obligation de rotation, est contraire au principe de répartition équitable des

2. Rotation obligatoire des routes d'approche

Brussels Airport doit mettre en place un système de rotation transparent et contraignant entre les procédures disponibles (ILS, RNP, visuelle), de sorte qu'il y ait une répartition équitable en fonction de la densité de population.

3. Interdiction des vols de nuit sur la route RNP 07L

Entre 22h00 et 07h00, l'utilisation de la route d'approche RNP 07L doit être totalement interdite, sauf en cas de force majeure dûment documentée par le contrôle de la circulation aérienne.

Zie hierboven: een spreidingsplan zodat de lasten rechtvaardig verdeeld worden

de voorkeur geven aan vliegroutes die minder mensen hinderen. het aantal vluchten beperken en nachtvluchten verbieden.

Ik ben voorstander van een betere verspreiding van de vluchten. Ik vind het niet normaal dat er jaren waren met beperkte aantal vliegtuigen boven onze gemeente en nu plots heel lage vliegtuigen om de 5 minuten. Het zou mogelijk zijn om het aantal klachten te beperken door een betere verspreiding (zeker en vast op afstand van de luchthaven) en ook niet tijdens nachten.

Je me permets de vous écrire avec une profonde déception. Il est inacceptable que rien ne soit fait face à l'explosion de l'usage de la piste 07, qui a augmenté de plus de 500% en un an. Cela ne peut plus être considéré comme un accident, mais bien comme un véritable basculement.

la suspension de la généralisation de la RNP 07

une répartition réellement équilibrée des nuisances

Afschaffen vluchtroute boven Brussel

Routes herbekijken

Ik stel een structurele herziening van het spreidingsplan voor met de volgende prioriteiten:

Stop de concentratie boven dichtbevolkt gebied: Een route die 4% van de totale Belgische bevolking (450.000 mensen) direct belast met extreme geluidspieken is onverdedigbaar. Verplaats de vliegbewegingen naar routes boven dunbevolkte zones, industriegebieden of keer terug naar de Cap op het aantal bewegingen op route 07L: Voer een strikt maximum in voor het aantal landingen op deze specifieke route om de cumulatieve impact van lawaai en fijnstof te beperken.

Retour à la situation d'avant

Verminderen van vliegbewegingen, terugdringen niveau van lawaai van vliegtuigen tot beneden een limiet die geen overlast bezordg, controle van vliegtuigen, bannen van vluchten tussen 22.00 en 6.00

De vliegroute enkel gebruiken in uitzonderlijke situaties en hoger overvliegen.

Stoppen met de 07 L route dag en nacht.

Ommidelijk stop van RNP07

- 3 Trandmsparent procedure
- 3 1. Onmiddellijke beperking van de RNP 07L-procedure.
- 3 De RNP 07L mag enkel worden gebruikt wanneer dit operationeel strikt noodzakelijk is (zijwind, veiligheid).
Het systematisch en dagelijks gebruik ervan als standaardprocedure, zonder enige verplichting tot spreiding, is in strijd met het principe van een
3 eerlijke verdeling van de lasten, zoals voorzien in de Balanced Approach (ICAO Doc 9829).
- 3 2. Brussels Airport moet een transparant en bindend rotatiesysteem invoeren tussen de beschikbare procedures (ILS, RNP, visueel), zodat er
3 een evenredige spreiding van het overvliegen is in functie van de bevolkingsdichtheid.
- 3 3. Verbod op nachtvluchten via de RNP 07L-route
Tussen 22u00 en 07u00 moet het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute volledig worden verboden, behalve in geval van overmacht die naar
3 behoren wordt gedocumenteerd door de luchtverkeersleiding.
3 smalle corridor afschaffen van 07L en de spreiding veel beter naleven, wat nu totaal niet het geval is
3 windnormen bijstellen (nu te pas en te onpas wordt 07L gebruikt ook als dit absoluut niet nodig is)
3 Spreiding van de dalende vliegtuigen, het kan toch niet dat er maar 1 rechte lijn is die veilig genoeg is om te landen!
3 Afdwingen dat het algoritme dat de beste route berekent ook sociale criteria in acht neemt (hoeveel mensen hebben last, hoe dikwijls al
3 Geluidsnormen handhaven. Die zijn nu echt een maat voor niks.
3 Spreidingsplan zodat er gewisseld wordt en geen werk dezelfde lijn volgen.
3 de meest ecologische en economische manier manier van stijgen en landen want hoe minder energie er nodig is, hoe kleiner de uitstoot en hoe
3 Terug naar de vroegere toestand.
3 Verdeling van de vliegtuigen over heel het Brussels gewest en niet enkel over de noordkant.
3 de vliegtuigen verspreiden over de gemeenten?
3 Geen vluchten tussen 22 uur en 8 uur s'ochtends over het Brussels Gewest.
- 3 4) betere spreiding (en niet elke 3 minuten in dezelfde corridor)
- 3 5) betere opvolging van de vlucht en opleggen van boetes
3 orgen dat de luchthaven de vliegroute verandert en de vliegtuigen niet over brussel stad zo laag laat vliegen.
3 adjust the hours
3 the amount of planes per hour ...
- 3 Tot slot eis ik dat vliegroutes systematisch rondom, en niet over, dichtbevolkte gebieden zoals het Brussels Gewest worden geleid.
- 3 De oude vliegroutes opnieuw gebruiken.
Mijn primaire voorstel: de RNP 07L-aanvliegroute herzien om dichtbevolkte Brusselse woongebieden te vermijden of op grotere hoogte te
overvliegen, een betere spreiding afdwingen, gecombineerd met een verbod op landingen op 07L tussen 22u en 7u, behalve in uitzonderlijke
omstandigheden. Beide maatregelen vallen binnen de operationele procedures (categorie c van de Balanced Approach) en moeten dus volgens
3 EU 598/2014 prioritair worden onderzocht en uitgeput vóór exploitatiebeperkingen of, omgekeerd, vóór groeiscenario's voor de luchthaven
- 3 1. Onmiddellijke beperking van de RNP 07L-procedure.
Het vliegroute over noord-Brussel moet worden teruggedraaid naar de situatie van voor de wijziging. De huidige routes verdelen de overlast niet
3 eerlijk en belasten een dichtbevolkt stedelijk gebied onevenredig zwaar.
3 Laat het Zuiden van Brussel ook een deel van de last dragen. Het is niet logisch dat de armste, dichtst bevolkte gebieden van Brussel alle lasten

- 3 De vliegroutes opnieuw verdelen over verschillende regio's zodat iedereen evenveel of even weinig last heeft.
3 de vluchtroutes herbekijken, een landingsbaan boven een stad en de massa mensen die hiermee worden lastig gevallen, moet herbekeken
3 worden. er zijn minder dichtbevolkte plaatsen die ook een optie zouden kunnen zijn
3 Afschaffing van deze vliegroute en deze enkel bij uitzonderingen te gebruiken.
- 3 Vliegroute aanpassen
3 Het herbekijken van de huidige vliegroutes zodat vliegtuigen minder rechtstreeks over woonzones vliegen, gecombineerd met strengere
3 beperkingen voor avond- en nachtvluchten en een minimale hogere vlieghoogte boven woongebieden.
3 Het herbekijken van de huidige vliegroutes zodat vliegtuigen minder rechtstreeks over woonzones vliegen, gecombineerd met strengere
3 beperkingen voor avond- en nachtvluchten en een minimale hogere vlieghoogte boven woongebieden.
- 3 Verander de vluchtroute!
3 Volg de aanbevelingen
3 Een eerlijke spreiding van de vluchten, rekening houdend met de gigantische bevolkingsdichtheid van het Brussels Gewest en onderzoeken in
3 verband met de gezondheidssimpact van geluidsoverlast. En het afschaffen van de nachtvluchten.
3 Terugkeren naar de vorige situatie zonder overvluchten.
3 Ik dring er bij alle betrokken autoriteiten op aan ervoor te zorgen dat de RNP7L-weg wordt opgeheven.
3 Die route loopt over zeer dichtbevolkte gebieden met ongunstige winden
3 En terug te varen naar een rationele situatie waarin wegen worden gedefinieerd volgens Cartesiaanse criteria: veiligheid, woningdichtheid,
3 volksgezondheid en technische en ecologische factoren.
- 3 suspense van de Crucke route
3 Verbod op nachtvluchten en einde aan systemisch gebruik: Het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute alsook de opstijgingen via de
3 Kanaalroute moeten volledig verboden worden tussen 22u00 en 07u00. Bovendien mag de Kanaalroute niet langer systemisch worden ingezet
3 zoals nu het geval is, maar mag deze enkel nog in uitzonderlijke omstandigheden worden gebruikt. Er moet specifieke aandacht gaan naar het
3 Verdelen van de vliegroutes die rekening houdt met en proportioneel is aan het aantal inwoners dat overvlogen wordt en de negatieve impact
3 voelt. Het objectief moet zijn om de leefkwaliteit en gezondheid van zo weinig mogelijk mensen negatief te beïnvloeden.
- 3 Betere spreiding van de routes ; geen gebruik van de route 07L 's avonds, 's nachts en vroeg 's morgens.
3 Bepaal vliegroutes niet enkel obv technische parameters (zoals windrichting) maar ook obv hinder voor inwoners en hun mentaal en fysiek
3 welzijn. Breng de frequentie van baan 07 terug naar die van voor 2024. Zorg dat regels en normen worden nageleefd (bv. hoger dan 300 meter
3 boven steden). Herzie huidige handhaving en boetes (gezien de hoeveelheid overtredingen werken deze duidelijk onvoldoende incentiverend).
- 3 Idem voor groeiscenario luchthaven: breng in kaart ten koste waarvan deze groei zal plaatsvinden en bedenk alternatieven.
3 terug naar de situatie van een jaar geleden
3 Ik stel voor om de vliegroutes eerlijker te spreiden over het jaar, zodat de hinder niet telkens op dezelfde zones terechtkomt. Daarnaast vraag ik
3 strengere beperkingen voor nachtelijke vrachtluchten, met als doel de impact op slaap, rust en levenskwaliteit te verminderen. Een evenwichtige
3 aanpak moet rekening houden met de werking van de luchthaven, maar ook met een rechtvaardige verdeling van de lasten voor de omwonenden.
3 Vliegtuigen die hoger aanvliegen waardoor we minder lawaai ervaren. Geen nachtvluchten tussen 23u en 6u. En meer spreiden van de
3 vliegtuigen door ook gebruik te maken van landingsbaan 01
3 Meer regels om het overvliegen te beperken.

De route Crucke met excessief gebruik van RNP 07L moet dringend herzien worden en vervangen worden door een transparante, bindende rotatie tussen bestaande procedures. RNPO7L mag niet gebruikt worden voor nachtroutes, tenzij bij hoge uitzondering die uitgebreid gemotiveerd wordt. Dit moet gecontroleerd worden door een extern onafhankelijk orgaan en strikte sancties.

Verspreiden vluchten over alle pistes.

Herstel van vliegroutes naar voorheen zonder laagvliegend verkeer over dichtbevolkte gebieden.

Terug naar de regeling van vroeger toen er geen vliegtuigen over de stad vlogen. Helemaal geen overvliegende vliegtuigen zou het beste zijn. In het slechtste geval: geen laag vliegende vliegtuigen meer. In het allerslechtste: geen vliegtuigen voor 9 uur.

- Gebruik de landingsbaan waarbij vliegtuigen recht over Brussel passeren enkel indien absoluut nodig.

- Laat vliegtuigen een steilere landing maken zodat ze minder laag over Brussel passeren

- Bouw een extra landingsbaan waarbij vliegtuigen passeren via dunbevolkte gebieden

Beter reguleren langs welke kant de vliegtuigen landen en ook om hoe laat

Aanpassingen in de routes waardoor de vliegtuigen niet continu over dezelfde inwoners vliegen! Regels over geluidsniveau!!! Investeren in plannen om geluidsoverlast te beperken!!

betere spreiding

meer controle op respect van geluidsnormen met boetesysteem

Impose flying quota per European citizen per year. Incentive train travels in Europe. Finance housing insulation for those living close to airport.

En attendant, équilibrer le plus possible les zones de survol et forcer les compagnies aériennes d'utiliser des avions moins bruyants

Stoppen met over Brussel te vliegen.

De geluidsnormen respecteren. Iedereen gelijk voor de wet niet?

Een andere vliegroute

Spreid de vluchten over de verschillende delen van Brussel en de rand.

limiet per dag, of enkel tussen bepaalde uren

Eerlijk verspreiding van last en het gebruik van minder belastende routes met minder catastrofische consequenties bij ongeval

Moratorium onmiddellijk op de RNP07 (en al het bovenstaande met)

spreiding!

Ik stel voor om het overvliegen van Brussel tussen 22.00 uur en 07.00 uur te verbieden, en om het overvliegen van dichtbevolkte gebieden te verbieden, zoals die welke via de route 07NL worden overvlogen

Schrappen van nachtvluchten boven Brussel. Betere spreiding

Vous pouvez stopper le test de la route 07. Echec. total échec.

Vluchtenspreiding volgens minimale aantal geaffecteerde personen. Boven een stad vliegen is niet logisch.

Brussel niet meer overvliegen.

Bij het optreden van de weersomstandigheden die het noodzakelijk maken om te landen via de piste 07L, het bestaande tracé VOR-07L

behouden, maar dan op basis van satellietnavigatie. Nu is er, bij gebruik van het nieuwe tracé RNP-07L, o.a. in de omgeving van Tour & Taxis

een concentratie van hinder omwille van opstijgende vliegtuigen via de kanaalroute enerzijds en landende vliegtuigen via de route RNP-07L

Indien voor het landen het bestaande tracé VOR-07L zou gevolgd worden, maar dan op basis van satellietnavigatie, zou er meer spreiding zijn van de hinder door vliegtuiglawaai; een criterium dat steeds vermeld wordt in het kader van deze vorm van hinder. De omgeving van Tour & Taxis heeft dan de opstijgende vliegtuigen via de kanaalroute, andere wijken hebben dan de landende vliegtuigen (in functie van de

3 Verder is het toch ook logischer om meer de piste 01 te gebruiken, gezien het aanzienlijk geringere aantal van geïmpacteerden.

3 Een gespreidere manier om de vliegtuigen te doen landen, zoals voordien en geen nachtvluchten tussen 24 en 8.

3 Gewoon zoals vroeger

3 Sprijden vran vluchten

3 Percentuele Spreiding van vluchten adhv volksdichtheid niet adhv wind

3 De geestelijke gezondheid van de vele bewoners beschermen die onder de RNP 07L vliegroute helpen

3 Vluchten omleiden naar routes die over minder dichtbevolkte gebieden lopen

3 Ik stel voor dat de nieuwe route voor landingsbaan 7 zo snel mogelijk wordt aangepast om deze onaanvaardbare verstoringen in het centrum van Brussel te voorkomen. Vóór de zomer van 2025 waren er geen vluchten over mijn huis.

3 Geen vliegtuig over dichtbevolkte gebieden tussen 22.30 en 7

3 niet alles over het noorden om de 3min laten vliegen

3 De vluchten moeten de normen respecteren! Geen vluchten met lawaai boven de 50 decibel. Minimum hoogte respecteren. Spreiding van de vluchten. Deze Crucke route terug als een uitzondering.

3 Répartition des vols au dessus de Bruxelles et la région flamande plus équilibrée, pas de passage trop bas et bruyant, farfadet les anciennes routes en dehors de Bruxelles pour les vols trop bas

3 Meer afwisseling voor de vlieg wegen en minder vliegtuigen.

3 De vliegtuigen vliegen terug zoals voorheen.

3 Zie hierboven, minder vluchten over de kanaalzone.

3 Terug naar vroeger, met soms een vlucht boven ons, op normale uren

3 Geluidsnormen respecteren zowel overdag als 's nachts.

3 Meer afwisseling met alternatieve routes

3 Geen Cargovluchten over dichtbevolkte buurten.

3 Vlieg niet over dichtbevolkte gebieden rondom de luchthaven. Houd u aan de gezondheidsvoorschriften

3 • in de eerste plaats deze route RNP07 gewoon niet meer gebruiken. de kost voor de volksgezondheid is té hoog.

3 -spreiding. Bij de introductie van de kanaalroute werden blokken ingesteld van max 8 uur overvliegen. Waarom hier ook niet? Hiervoor zullen

3 meerdere routes moeten uitgewerkt worden

3 • niet toestaan dat dezelfde mensen getroffen worden door meerdere routes (cfr kanaalroute en rnp)

3 -correcte toepassing van windnormen en geen arbitraire afwijkingen

3 -zware cargo niet over drukbevolkte wijken laten vliegen

3 -geluidsquota minderen zodat vloten vernieuwen.

3 De plannen aanpassen en de handhaving verbeteren (volgens verschillende bronnen worden de toegelaten tijdsvensters en geluidsniveaus aan de lopende band overschreden)

3 De urgentie ligt in mijn eerste voorstel: Onmiddellijke opschorting van de RNP 07L-procedure in afwachting van een onafhankelijke, objectieve en
3 gedocumenteerde evaluatie van het effect ervan - vergezeld van democratisch overleg.
3 En het legitieme beheer van de bevolkingsdichtheid bij de keuze en exploitatie van luchtroutes.
Herbekijk de huidige vliegroutes en tijdsvensters, verminder het aantal vluchten boven dichtbevolkte woongebieden en zorg voor strengere
3 controle op de naleving van geluidsnormen en toegelaten uren. Vooral 's nachts en vroeg in de ochtend moet de bescherming van de nachtrust
3 Verdeel de vliegcorridors over de gehele regio.
Dat de baan terug wordt verlegd naar de vorige route, die al gedurende jaren in gebruik was en die dunner bevolkt is..Bovendien moet de
3 luchthaven alle vliegtuigen, die te luidruchtig zijn waren.
Bovendien moeten de windnormen gerespecteerd worden en moet baan 07L enkel bij extreme Oostenwind gebruikt worden en niet bij NO en
NNO wind wat de laatste tijd wel het geval is. Bovendien zou er meer gespreid moeten worden, zodat mensen niet dagen aan een stuk
3 honderden landende vliegtuigen over zich krijgen. Dit is onmenselijk
3 Een spreiding van de vliegtuigen naargelang de bevolkingsdichtheid.
3 Rotation obligatoire des routes d'approche. Brussels airport doit établir un système de rotation transparent et contraignant.
Et aussi la RNP 07 ne doit pas être utilisée comme une procédure standard, procédure contraire au principe de répartition équitable des
3 nuisances occasionnées par l'aéroport.
3 Terugkeer naar de situatie van voor de zomer 2025 waarin de route boven oa Jette, Ganshoren, Koekelberg etc slechts af en toe gebruikt werd.
Vertrekken vanaf 07R dicht bij het baanbegin laten starten zodat de grootste geluidshinder op het luchthaventerrein zelf plaatstvindt en niet ter
hoogte van Humelgem dorp. Dit is toch onwezenlijk de bewoning krijgt meer geluidsdruk dan het luchthaventerrein! Een geluidsreductie van 15 a
3 25% per vertrek is hierdoor mogelijk in Humelgem, met soms om de 3 minuten een vertrek is dit een wereld van verschil!
Naast de maatregelen die ik boven voorstel, ook graag onderzoek naar de gezondheidseffecten in het algemeen en bij keuze voor trajecten over
dichtbevolkte gebieden in het bijzonder. Een MKBA (maatschappelijke kosten baten analyse) bij keuze van vliegroutes. Vliegen over dichtbevolkte
3 gebieden leidt tot gezondheidsklachten bij meer mensen. Dus grotere maatschappelijke schade.
3 Een maximum vliegtuigen op een route per dag, week, maand, jaar
3 Betere spreiding over verschillende routes. Route 07L wordt veel te veel gebruikt.
3 Strengere geluidsnormen.
3 Zeker geen vluchten over zeer druk bevolkte gebieden (Brussel)
De uitwerkingen van meerderen nieuwe gps-routes die voldoen aan de nieuwe Europese norm. Elk van deze routes loopt boven een ander
leefgebied, ook boven Vlaamse noordrand. Algemeen wordt er gekozen voor opstijg en aanvliegroutes die maximaal boven de minst
dichtbevolkte gebieden liggen. Deze routes hebben een aanvliegfrequentie die aanvaardbaar is en minstens 7min uit elkaar ligt. De hoogte van
de nieuwe routes ligt zo lang mogelijk zo hoog mogelijk, zodat de geluidsoverlast maximaal beperkt wordt en de geluidsnormen niet
overschreden worden Ieder uur wordt er van route gewisseld. 2 opeenvolgende routes liggen zo ver mogelijk uit elkaar zodat de geluidsoverlast
3 op 1 route iedere uur maximaal beperkt blijft. Deze maatregel zou een eerlijkere spreiding geven van het aantal vluchten, hetgeen zou resulteren
De windnormen voor het gebruik van de banen op Brussels Airport moeten gelijkgesteld worden aan die van de luchthaven van Charleroi, en
3 strikt nageleefd worden. Daarnaast moeten er leefbare geluidsnormen komen voor de omwonenden en moet er een absoluut nachtverbod op

De uitwerkingen van meerderen nieuwe gps-routes die voldoen aan de nieuwe Europese norm. Elk van deze routes loopt boven een ander leefgebied, ook boven Vlaamse noordrand. Algemeen wordt er gekozen voor opstijg en aanvliegroutes die maximaal boven de minst dichtbevolkte gebieden liggen. Deze routes hebben een aanvliegfrequentie die aanvaardbaar is en minstens 7min uit elkaar ligt. De hoogte van de nieuwe routes ligt zo lang mogelijk zo hoog mogelijk, zodat de geluidsoverlast maximaal beperkt wordt en de geluidsnormen niet overschreden worden. Ieder uur wordt er van route gewisseld. 2 opeenvolgende routes liggen zo ver mogelijk uit elkaar zodat de geluidsoverlast op 1 route iedere uur maximaal beperkt blijft. Deze maatregel zou een eerlijkere spreiding geven van het aantal vluchten, hetgeen zou resulteren in:

- 3 De overheden moeten de beslissing voor RNP in deze vorm terugdraaien.
- 3 Een aanpasbare RNP-route om verschillende gebieden te bestrijken.
- 3 Andere vliegroute, zoals voorheen
- 3 Oorspronkelijke vliegroute of goedkopere tarieven van onze belastingen of kadaster als we zo'n overlast blijven behouden. Zoals in Zaventem
- 3 100% spreiden op basis van bevolkingsdichtheid los van windrichting.
- 3 Betere verspreiding van vluchten, dus niet enkel boven kanaalzone
- 3 vliegroutes niet meer over Brussel toe te laten
- 3 Vlieg zoals het vroeger was en pas later dalen bij landing.
- 3 De route behouden die er was
- 3 Het stopzetten van de overvliegingen boven Brussel tussen 22.00 en 7.00 uur en overdag een evenwichtige spreiding van de vluchten over alle
- 3 Het verbod op het gebruik van RNP07L.
- 3 Teruggaan naar vorige aanvliegroutes en procedures
- 3 SPREIDING spreiding en nog eens spreiding.
- 3 STOP de 07R/025L route!
- 3 Verbod op oude vliegtuigen
- 3 Verdeel ook de vluchten over heverlee, die krijgen vandaag geen vluchten
- 3 Blijf goed spreiden
- 3 Dat private helikoptervluchten niet zo laag over woonwijken vliegen, extreem storend.
- 3 Geen
- 3 - Dalen in de landingsroute zo laat mogelijk inzetten zodat mensen minder lawaai hebben
- 3 - Aanvliegroutes verdelen
- 3 Eerlijke spreiding
- 3 Overlast kan je enkel beperken door frequentie te laten zakken.
- 3 Concentratie van vluchten rekening houden met dicht en dun bevolkt gebied waar een ratio opgeplakt kan worden. Zo zouden dun bevolkte gebieden meer vliegtuigen krijgen maar dicht bevolkte gebieden ook wel een deel van de last moeten dragen. Zodoende elke inwoner even veel
- 3 last heeft. Men zou die ratio kunnen gebruiken met # inwoners per ha zoals ook gebruikt wordt bij omgevingsvergunningen om te duiden wat de
- 3 Afschaffen van route Leuven rechtdoor en terugkeren naar een bocht naar rechts over Bertem, Huldenberg
- 3 terug naar historische route van voor zomer 2025
- 3 TERUG spreiding, ook HERENT DORP en niet alleen DELLE
- 3 TERUG hoger vliegen! en stijgers terug naar waar ze voorheen stegen

- 3 Verspreid het geluid desnoods in ploegen
Kunnen de vliegtuigen niet op een andere manier landen waarbij ze veel langer op grotere hoogte blijven en zich dan in een soort van duikvlucht richting landingsbaan begeven? Of anders zoals in Bagdad, een kurkentrekkerlanding. (Engels: corkscrew landing). Of waarom niet meer vliegtuigen in Luik en Charleroi laten aankomen en vertrekken?
- 3 Spreidingsplan
- 3 Controle op decibels en uitstoot
- 3 De situatie van de vliegroutes herstellen zoals het was vóór 2014. Dat heet rechtvaardigheid.
- 3 Terugkeren naar de routes van voor 2014 waar stijgende vluchten voor baan L7R meteen afdraaien.
- 3 Dit is een kortere en veiligere route waarbij sneller hoogte kan genomen worden ipv rechtdoor te vliegen in één bocht rond Leuven.
- 3 Het terugkeren naar deze route zou voor een eerlijkere spreiding van de lasten gaan ipv de huidige concentratie.
- 3 Betere spreiding van vluchten en afschaffing nachtvluchten.
- 3 Landende vliegtuigen VEEL meer spreiden,
- 3 Max geluidsnorm invoeren die direct ingaat (met lager max geluid productie toe) incl vrachtvliegtuigen
- 3 Stop deze route.
- De veiligheid van het vliegverkeer, zowel voor de reizigers als voor de omwonenden, is voor mij het belangrijkste. Dit moet de eerste bekommernis zijn van onze beleidsvoerders
 - Bijkomend een eerlijke verdeling van het vliegverkeer. De Brusselaars maken net zoveel gebruik van het vliegverkeer als Vlaanderen; het is dan ook niet meer dan billijk dat ze delen in de lasten. Ook in Brussel wordt veel online gekocht; niet meer dan normaal dat er zoveel cargo is dus! leuven rechtdoor afwisselen met andere routes
- 3 herbekijken van vliegroutes naar de situatie van voor ingebruikname route 'Leuven rechtdoor' alsook eerlijke spreiding
- 3 Zeker niets veranderen
- 3 Gespreide aanvlieg en vertrek routes
- 3 Spreiding van de hinder realiseren zodat het voor iedereen draaglijk blijft.
- 3 Dat onze beslissende politici eens een maand of 3 of nog langer het eens met levende lijve gaan ondervinden wat we meemaken.
- 3 Ieder een deel van de last als het zonedig moet veranderd worden. Spreiding!
1. Onmiddellijke opschorting van de geconcentreerde RNP-07L procedure boven Jette/Noordwestrand.
 3. Een verplichte spreiding van naderingsvluchten om de cumulatieve impact op één enkele lijn te doorbreken.
 4. Striktere windnormen (terug naar de 7 knopen-regel) zodat baan 07L enkel in uiterste noodzaak wordt gebruikt.
- 3 Een mooi voorbeeld hiervan is Leuven Rechtdoor, een 20 km lange zone non aedificandi.
- 3 Geografische gelijkmatige spreiding van de vluchten.
- 3 Ze kunnen opstijgen 150 meter langs rechts, dan vliegen ze over landbouw velden
- 3 Vooral NIET terug naar het spreidingsplan van Bert Anciaux!!!
- 3 eerlijke spreiding
- 3 Dit bestuderen want dit is zeer vervelend en gaan we niet volhouden. Kan er overal rondom Brussel gevlogen worden? Zelfs in HERENT komt het niet overgevlogen, dat lijkt ons alles behalve sociale verdeling.
- 4 Op zon- en feestdagen een verminderd aantal vluchten zodat men toch kan genieten van een rustig weekend.

- 4 En gun de mensen een degelijke nachtrust.
- 4 geen nachtvluchten meer -is dit nu echt noodzakelijk?
- 1/ Groeirecht. De hoeveelheid overlast per geproduceerde eenheid moet volgens objectieve criteria (technische en economische) op termijn dalen, maar het aantal geproduceerde eenheden (vluchten, passagiers of bij een voetbalclub aantal events en aantal toeschouwers) moet kunnen blijven stijgen met zo weinig mogelijk beperkingen.
- 4 Zeker geen uitbreiding van de Luchthaven
- 4 Tussen 22u en 6u geen vluchten.
- 4 Minimale nachtvluchten
- 4 Nachtvluchten verbieden.
- 4 verbod op vluchten tussen 23u en 5u
- 4 Minder nachtvluchten en de vluchten overdag verspreiden over Oostende, Charleroi
- 4 Nachtvluchten verbieden tussen 21u30 en 7u30. Eindelijk nachtrust!
- 4 Geen cargo meer. Dit kan op een andere locatie ver weg van dichtbevolkt gebied.
- 4 Geen verdere uitbreiding van de luchthaven! Dit zou de leefbaarheid alleen verslechteren.
- 4 Op korte termijn : respect van nachtrust. Schaf alle bewegingen af tussen middernacht en 6 AM.
- 4 Minder nachtvluchten.
- Een strengere spreiding of afbouw van de meest luidruchtige nachtslots voor vrachtverkeer. Hoewel ik de economische waarde van de
- 4 luchthaven begrijp, is de impact van nachtvluchten op de volksgezondheid en slaapkwaliteit groot.
- 4 Leven en laten leven
- 4 Het verbieden van ALLE vluchten tussen 00.00 uur en 05.00 u.
- 4 Geen verhoging van het maximum aantal vluchten.
- 4 geen -onnodige - nachtvluchten meer
- 4 Ga terug naar zoals het was. Stop met nachtvluchten zoals in zoveel andere grote hoofdsteden.
- 4 Nachtpauzes inlassen tussen 22u en 7u.
- 4 Luidruchtigste weren, zeker 's nachts
- 4 Week geen vluchten voor 7Hr en WE niet voor 9Hr
- De bestaande beperkingen van het aantal nachtvluchten (maximaal 16.000 vluchten tussen 23u00 en 6u00, waarvan maximaal 5.000 opstijgende vluchten) dienen behouden te blijven. Het betreft een maximum aantal 'vluchten', niet 'slots'. Ook de opstijgvrije nachtperiodes op
- 4 Exploitatiebeperkingen zijn enkel aangewezen indien de voorgestelde frequentienormen per periode van het etmaal worden overschreden.
- 4 - Onmiddellijk stoppen met de nachtlandingen, aangezien die in het verleden nooit via de 07L verliepen.
- 4 Nachtverbod!
- 4 1° Geen nachtvluchten tussen 23 h PM en 7h AM.
- 4 4° Het aantal nachtvluchten naar boven limiteren en dat in de aanzet om het aantal nachtvluchten te verminderen in de tijd.
- 4 Geen nachtvluchten meer
- 4 Geen uitbreiding luchthaven
- 4 - Nachten tem 7 uur. Stop nachtvluchten zo vroeg als mogelijk.

- 4 - Nachtvluchten verbieden
- 4 - een vliegverbod opleggen in de milieu- of exploitatievergunning 's nachts
- 4 - een nacht opleggen van minstens 8u
- 4 - max. aantal bewegingen per jaar
- 4 - geen extra uitbreiding van de luchthaven toestaan
- 4 In Zaventem maximum aantal vliegbewegingen op het niveau van vlak voor Covid19
- 4 Stille nachten introduceren van 22.00 tot 7.00 (zie algemene Europese regel)
- 4 Geen nachtvluchten vanaf 22u.
- 4 - geen nachtvluchten ! En een nacht is van 24u tot 7u. (dus niet 6 uur!)
- Een einde aan nachtvluchten, zoals andere luchthavens in Europa. Dit land is te dicht bevolkt voor een 24 uurs luchthaven. Nachtvluchten mogen niet meer worden vergund, onder geen enkel beding. De nacht tussen 23 uur en 7 uur moet rustig en stil zijn, zodat kinderen en mensen kunnen slapen en productief zijn de volgende dag. Het is geen goed idee om een overslagpunt te zijn voor koerierbedrijven - het economisch belang daarvan is te gering ten overstaan van de kost voor de gezondheid van zoveel Bruggers in de Vlaamse rand en Brussel. Het uitbreiden van het aantal vluchten op zaventem overdag is eveneens ontoelaatbaar. Het is nu al ondraaglijk, en veel te geconcentreerd boven dezelfde gebouwen.
- 4 De nacht laten gelden tot 7u s ochtends zoals overal in België. Maar voor Brussels Airport geldt dat blijkbaar maar tot 6u. Dit is onrechtvaardig.
- 4 • een vliegverbod 's nachts
- 4 • een nacht opleggen van minstens 8u
- 4 • geen extra uitbreiding van de luchthaven toestaan
- 4 Al zeker de vluchten na 23u afschaffen!!
- 4 - een vliegverbod 's nachts
- 4 - een nacht opleggen van minstens 8u (op heden is de nacht voor de Airport slechts 7u)
- 4 - geen extra uitbreiding van de luchthaven toestaan
- 4 Het is hoog tijd om de vluchten tussen 22.00 en 07.00 uur te stoppen
- 4 Verbiedt nacht vluggen
- 4 Een nachtelijk vliegverbod, in navolging van de geluidsregels overdag
- 4 Geen vliegtuig tussen 22h00 en 7h00
- 4 - Vluchten beperken tussen 20.00 uur (ik heb kinderen) en 06.00 uur 's ochtends.
- 4 - geen nachtvluchten ! En een nacht is van 24u tot 7u. (dus niet van 0u30 tot 6 uur!)
- 4 Er zijn veel te veel vluchten. Er moet een limiet zijn. Nacht vluchten mogen niet toegelaten worden
- 4 Geen vliegtuigen tussen 22.00 en 7.00
- 4 De vlieghaven zeker niet verbreiden en de aantal vluchten verminderen.
- 4 - een beperking van nachtvluchten en overvliegende toestellen tijdens rusturen;
- 4 Vliegverbod en boettes voor gelied
- 4 - Verbod op nachtvluchten tussen 22u en 7u 's ochtends
- 4 - Nachten tem 7 uur. Stop nachtvluchten zo vroeg als mogelijk.
- 4 - stop any flights between 22:00 and 7:00 am

- 4 een verbod op nachtvluchten.
- 4 Une interdiction des vols de nuit de 24h00 à 09h00
- 4 Stille nachten introduceren van 22.00 tot 7.00 (zie algemene Europese regel)
- 4 - Nachten tem 7 uur. Stop nachtvluchten zo vroeg als mogelijk.
- 4 Geen nachtvluchten.
- 4 een verdere beperking van nachtvluchten, met een duidelijke en effectief gecontroleerde quota;
- 4 Verbod op nachtvluchten door oudere cargotoestellen, of bundeling van nachtvluchten in één geconcentreerd tijdsblok in plaats van spreiding
- 4 Plus aucun vol de nuit
- 4 Geen nachtvluchten
- 4 3. Verbieden van privé/charter vluchten van grote luchthavens. Deze kunnen ook van kleinere luchthavens gebruikmaken
- 4 4. Geen vluchten tussen 2200-0700, behalve noodlandingen. Dit geldt ook voor militaire vluchten.
- 4 geen nachtvluchten
- 4 Niet na 20u en niet tijdens weekend en feestdagen
- 4 - geen zware cargos op zeventem
- 4 - een verbod op nachtvluchten op te leggen (22-7)
- 4 Naleving van de nachtrust 22u - 06u
- 4 Geen zeer oudr lawaaiiger cargovluchten in het midden van de nacht
- 4 1/ De opschorting van nachtvluchten
- 4 2/ De geleidelijke en geplande stopzetting van vluchten die niet voldoen aan de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- 4 strengere nachtelijke beperkingen
- 4 Stop met nachtvluchten
- 4 Daarnaast pleit ik voor een verbod op nachtvluchten.
- 4 Rotate arrival and departure lines to not impact only few neighbourhoods.
- 4 activiteit inperken
- 4 In dit kader stel ik voor om vluchten te verbieden tussen 23u00 en 07u00, teneinde de omwonenden in staat te stellen een normale nachtrust te
- 4 genieten. Een dergelijke maatregel lijkt mij het absolute minimum om de levenskwaliteit van de buurtbewoners te waarborgen.
- 4 Concreet pleit ik voor een strikte beperking van nachtvluchten, zodat bewoners opnieuw kunnen genieten van een normale nachtrust.
- 4 - End all flights at night between 23:00-6:00 over residential areas
- 4 Ik stel voor: 1) alle vluchten boven Brussel, in alle gemeenten, 's nachts tussen 22.00 en 07.00 uur te verbieden.
- 4 Nachtvluchten zouden moeten beperkt worden tot dringende medische gevallen of aan strikte uitzonderingen onderworpen moeten worden, zoals
- 4 in beschaafde landen meer en meer het geval is.
- 4 DHL zou terug naar Leipzig moeten verhuizen, ofwel overdag vliegen, er zijn nog veel slots vrij als ik zie hoe ze tijdens de spits vliegen.
- 4 4 - Nachtvluchten verbieden
- 4 Ik stel een afdwingbare nachtelijke rustperiode voor zonder overvliegend verkeer boven woongebieden,
- 4 Van 22u tot 7u geen vluchten.
- 4 Geen vliegtuigen na 10uur 's avonds en voor 8uur 's ochtends.

- 4 een significante beperking van nachtvluchten gezien de disproportionele impact op slaapverstoring;
Indien deze maatregelen onvoldoende blijken, moeten ook effectieve operationele beperkingen (zoals caps of strengere nachtregimes) ernstig
4 overwogen worden, conform de logica van de Balanced Approach-procedure.
- 4 Geen nachtvluchten.
- 4 Een verbod op nachtvluchten tussen 22h en 7h,
4 Een plafond op het aantal vluchten,
4 waarbij cargovluchten worden verdeeld over andere luchthavens en Brussels Airport fungeert als een stedelijke passagiersluchthaven.
- 4 no more night flights
- 4 De overheden moeten de leefbaarheid en gezondheid van de burgers beschermen en nachtelijke vluchten compleet verbieden voor minimum 8u.
- 4 - Vluchten beperken tussen 21.00 uur en 06.00 uur 's ochtends.
- 4 verbod op nachtvluchten,
- 4 Geen nachtvluchten.
- 4 En nachtrust respecteren
- 4 Geen nachtvluchten, de nacht start om 22 u en eindigt om 7 u.
- 4 1/ Het opschorten van nachtvluchten;
- 4 Geen nachtvluchten, vluchten enkel tussen 7u en 22u
- 4 A partir de 22h on diminue les décollages et atterrissages pour permettre aux citoyens de s'endormir.
- 4 A partir de minuit jusque 6h, aucun vol
- 4 geen vliegtuig na 22uur
- 4 - een vliegverbod 's nachts
- 4 - een nacht opleggen van minstens 8u (op heden is de nacht voor de Airport slechts 7u)
- 4 - geen extra uitbreiding van de luchthaven toestaan
- 4 Minder vliegtuigen
- 4 4/ Uutfasering van de nachtvluchten tegen 2035: te beginnen met de vermindering van de 5000 vertrekkende op jaarbasis en nadien de landingen
aanpakken. Het is echt onaanvaardbaar dat men dan nog gespreid over verscheidene jaren, alleen stille nachten garandeert tijdens het week-
end. In de ons omringende landen is deze oefening reeds gemaakt.
- 4 Sluiting luchthaven van 23h00 tot 06h00 ook voor vrachtverkeer.
- 4 Voer een strikt verbod in op vluchten tijdens de kernnachten, in lijn met de gezondheidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie
(WHO) voor nachtelijk geluid. Dit is het absolute minimum om de gezondheid en het welzijn van omwonenden te beschermen. Grote Europese
4 luchthavens zoals Eindhoven, Londen, Amsterdam, Keulen, Frankfurt en Boedapest passen dergelijke beperkingen al toe. Dit bewijst dat deze
Implement a strict ban on flights during the core night hours, in line with the World Health Organization (WHO) guidelines on night-time noise.
This is the minimum required to protect the health and wellbeing of residents. Major European airports — including Eindhoven, London,
4 Amsterdam, Cologne, Frankfurt, and Budapest — already enforce such restrictions, demonstrating that this measure is both feasible and
Ik stel voor om het aantal vluchten aanzienlijk te verminderen, met name voor bestemmingen waarvoor een alternatief per trein bestaat. Het is
4 absurd om zoveel vervuiling te veroorzaken en het leven van zoveel mensen te verpesten, terwijl dat helemaal niet nodig is.
- 4 - geen nachtvluchten meer tussen 23u en 7u

- 4 - Veel minder vluchten toestaan, meestal voor langeafstandsvluchten
- 4 - Korteafstandsvluchten geleidelijk verminderen
- 4 - verbod op nachtvluchten
- 4 Respecteer de nacht (22h-07h): geen vluchten aan dagregime binnen deze periode.
De bestaande beperkingen van het aantal nachtvluchten (maximaal 16.000 vluchten tussen 23u00 en 6u00, waarvan maximaal 5.000 opstijgende vluchten) dienen minstens behouden te blijven. Het betreft een maximum aantal 'vluchten', niet 'slots'. Ook de opstijgvrije nachtperiodes op weekenddagen dienen strikt gerespecteerd te worden. Het aantal nachtvluchten zou moeten verminderd worden om tenslotte
- 4 De bestaande beperkingen van het aantal nachtvluchten (maximaal 16.000 vluchten tussen 23u00 en 6u00, waarvan maximaal 5.000 opstijgende vluchten) dienen minstens behouden te blijven. Het betreft een maximum aantal 'vluchten', niet 'slots'. Ook de opstijgvrije nachtperiodes op weekenddagen dienen strikt gerespecteerd te worden. Het aantal nachtvluchten zou moeten verminderd worden om tenslotte
- 4 Verbod op nachtvluchten
- 4 In eerste instantie geen nachtvluchten, de overvlogen zone is te druk bewoond
- 4 Vliegtuigen zouden in ieder geval 's avonds laat en 's ochtends vroeg niet meer mogen opstijgen.
- 4 2.6. Exploitatiebeperkingen. Er wordt voorgesteld om, al dan niet, een inperking te doen van het aantal vertrekkende vliegtuigen. Het zijn de vertrekkende vliegtuigen die immers het meeste lawaai veroorzaken. Tevens kan het uitfaseren van de nachtvluchten ene nefaste economische
- 4 Een verbod op weekend vluchten in Brussels Airport zodat we tenminste het weekend als rustmoment hebben.
- 4 Zorgen voor een vliegvrije nacht of minstens het behoud van de beperking op het aantal nachtvluchten.
- 4 Geen uitbreiding van het totaal aantal vluchten.
- 4 Nachtvluchten zouden sterk beperkt of verboden moeten worden, zodat bewoners normaal kunnen slapen.
- 4 Plus de vols nocturnes.
- 4 Pas d'extension à l'aéroport et pas d'augmentation du nombre de vols.
- 4 Verbod op alle nachtvluchten.
Ik stel voor om nachtvluchten te verbieden om de rust van de omwonenden te waarborgen. Overdag zou er een overlegde oplossing moeten
- 4 komen, met een aanpassing of wijziging van het gebruik van de start- en landingsbanen, om de hinder beter te spreiden en de impact op
- 4 3. Verbod op nachtvluchten via de RNP 07L-route
Tussen 22u00 en 07u00 moet het gebruik van de RNP 07L-naderingsroute volledig worden verboden, behalve in geval van overmacht die naar
- 4 behoren wordt gedocumenteerd door de luchtverkeersleiding.
- 4 Ook nachtvluchten afschaffen, en het aantal nachturen respecteren.
- 4 Verbod op vluchten tussen 10u en 7u.
- 4 Enforce the respect of the hours of no flying during the night and it would be good to extend it to not have any flight before 7AM.
- 4 - geen nachtvluchten meer (tussen 23u en 7u) ! Er zijn andere luchthaven die dergelijke regels hebben en iedereen overleeft.
- 4 Afschaffen van nachtvluchten en beperken van het lawaai
- 4 Er mogen tussen 23.00 en 07.00 uur geen nachtvluchten over Brussel plaatsvinden.
- 4 Minder vluchten
- 4 Stop navhtvluchten over Brussel
- 4 Nachten respecteren van 23 tot 7 uur.

- 4 aantal nachtvluchten sterk reduceren.
- 4 1) nachtvluchten verbieden (een nachtrust van 22u tot 7u
- 4 2) verminder lawaai van 19u tot 22u
- 4 6) het aantal vluchten op de luchthaven plafonneren
- Ik stel voor dat de luchthaven de adviezen van de Hoge Gezondheidsraad volgt en overgaat tot een volledige afschaffing van alle nachtvluchten, met een verlenging van de definitie van de nacht tot 07:00 uur in plaats van de huidige 06:00 uur. Daarnaast moet er een absolute stop komen op
- 4 de zogeheten "oneigenlijke nachtvluchten" (vluchten die buiten hun slot vallen wegens vertraging).
- 4 Verbieden s'nachts
- 4 Beperken van vliegverkeer tussen 9h en 18h om de slaap van kinderen en volwassenen niet nog meer onder druk te zetten.
- 4 Geen vliegverkeer in het weekend
- 4 geen nachtvluchten tussen 23u en 7u.
- 4 Verbied nachtvluchten en spaar dicht bevolkte gebieden
- 4 Geen uitbreiding aantal vluchten op de luchthaven.
- 4 Stop nachtvluchten.
- 4 geen vliegtuigen 'snachts en de nacht uitbereiden. van 22H tot 7H30bv.
- 4 Stop survol !
- 4 Minder vluchten en een verbod op nachtvluchten
- 4 Geen nachtvluchten tussen 22u en 8u.
- stille nachten introduceren cfr algemene Europese regel 22.00-7.00 (en rekening houden met mensen die nachtdienst doen en dus overdag
- 4 moeten kunnen slapen! zij hebben sowieso al meer risico op een problematische slaap)
- 4 Geen nachtvluchten over dichtbevolkte gebieden
- 4 Boeings 747 verbieden. (deze geven de meeste hinder).
- 4 Respecteren van nachtrust en weekend rust.
- 4 In de eerste plaats, minder vluchten. Als er minder vliegtuigen mogen landen/opstijgen zullen er minder mensen last van hebben.
- 4 Geen vluchten meer tussen 22u en 7u.
- 4 De overheden moeten de leefbaarheid en gezondheid van de burgers beschermen en nachtelijke vluchten compleet verbieden voor minimum 8u.
- 4 VERBOD op nachtvluchten (wat dan ook: want passagiersvluchten sluipen ook constant 's nachts de lucht in): zowel CARGO als
- 4 en verbod op nachtvluchten
- 4 Nachtvluchten verbieden
- 4 Geen nachtvluchten
- 4 Geen vluchten voor 7h00 en na 22h00
- Als Europese luchthaven moeten we dezelfde normen en doelstellingen gehanteerd worden zoals in andere vooraanstaande Europese
- 4 luchthaven. Afbouw nachtvluchten tot een totaal verbod. Strengere quota counts en uitstootnormen.
- 4 en minder nachtvluchten
- 4 Geen vluchten toelaten om te landen voor 5u30
- 4 Ban van alle nachtvluchten tussen 00u en 6u s ochtends

- 4 Zeker niets veranderen
- 4 2. Invoering van een strikt verbod op nachtlandingen (23u-07u) op baan 07L.
- 4 Verbod op vluchten tussen 23 en 7 u, eventueel nog landen tussen 23u00 en 23u59 zodat deze 's morgens terug kunnen vertrekken
- 4 Cerfew verbod op bepaalde vliegtuigen tot 8.00
- 4 Vluchten verbieden tijdens zonsondergang.
- 4 Stoppen met nachtvluchten. Het is nu 23.31 en er is weer een passagiersvliegtuig overgevologen.
- O 1/ Groeirecht. Die richtlijnen dienen door neutrale, liefst academische studies te worden vastgelegd.
- O Het beleid rond de luchthaven moet gedepolitiseerd worden: een panel van academici beoordelen ifv van hun vakgebied de milieuvergunning, de vluchtroutes, geluidsnormen en alle aanverwante regels en beslissen samen, zonder politieke tussenkomst over de vergunningen en regels
- O Haal de discussie uit de politiek. Laat doelen qua geluidsvermindering over aan universiteitsexperts in alle neutraliteit.
- O Objectief onderzoek naar de impact van de luchtvervuiling op gezondheid van omwonenden
- O Oprichting van een onafhankelijke commissie waarin evenredig elk belang wordt vertegenwoordigd, die deze visie vastlegt en handhaaft.
- O Meer geluidstesten / geluidsdetectoren in de omgeving van Kampenhout en Steenokkerzeel
- O Een correcte toepassing van de Balanced Approach vereist dat de parameters voor 'aanzienlijke hinder/slaapverstoring' en 'schadelijke gevolgen' gebaseerd zijn op de meest recente medische en wetenschappelijke inzichten, zoals gebundeld in het Advies van de Hoge Gezondheidsraad
- O Frequentie is doorslaggevend, niet de jaargemiddelde geluidsbelasting
- O De HGR benadrukt dat de meest relevante indicator voor gezondheidsschade de frequentie is van het aantal overvluchten met een geluidsniveau > 60 dB - niet de jaargemiddelden (Lden, Lnight)¹. Een mens wordt wakker of gehinderd door individuele geluidspieken, elk met een bepaalde intensiteit (LAmax), niet door een gemiddeld geluidsniveau over een heel jaar.
- O De formules van Miedema (2000), gebaseerd op studies van 1965–1993, worden nog steeds door de luchthaven en het Vlaamse Gewest gebruikt om het aantal 'ernstig gehinderden' te berekenen. Dit leidt tot een ernstige onderschatting (Geluidscontouren van Brussels Airport voor
- O • Eis dat de Balanced Approach-procedure gebaseerd wordt op actuele medische en wetenschappelijke parameters (frequentie van geluidspieken > 60 dB, niet op achterhaalde jaargemiddelden.
- O • Pleit voor frequentienormen (> 55 dB) als centrale beleidsmaatregel: kosteneffectief, controleerbaar en wetenschappelijk onderbouwd en zonder de exploitatie van de luchthaven zoals voorzien in project-MER te beperken.
- O • de Balanced Approach-procedure moet gebaseerd worden op actuele medische en wetenschappelijke parameters (frequentie van geluidspieken > 60 dB, niet op achterhaalde jaargemiddelden.
- O • frequentienormen (> 55 dB) moet gebruikt worden als centrale beleidsmaatregel: kosteneffectief, controleerbaar en wetenschappelijk onderbouwd en zonder de exploitatie van de luchthaven zoals voorzien in project-MER te beperken.
- O Graag een soort mobiscore maken met het geluid: in onze wijk: , vlak bij ring, naast een sportveld, vluchtroute, lokaal vliegveld.. dit samen maakt dat er weinig rust kan gevonden worden
- O - minstens de regels van bv. Amsterdam voorleggen
- O Deze maatregelen moeten juridisch verankerd worden in de vergunning en actief gemonitord en gehandhaafd worden.
- O Correcte metingen,
- O – de plaatsing van officiële geluidsmeters – conform het meetnetwerk van Leefmilieu Brussel – in de wijk Helmet en de omgeving van het

- Daarnaast is het belangrijk om transparante gegevens te publiceren over het aantal overvliegende vliegtuigen per gemeente, zodat de inwoners de evolutie van de situatie objectief kunnen opvolgen en de hinder eerlijker verdeeld wordt.
- ☐ - een onafhankelijke studie naar de impact op gezondheid en levenskwaliteit;
 - ☐ – de plaatsing van officiële geluidsmeters – conform het meetnetwerk van Leefmilieu Brussel – in de wijk Helmet en de omgeving van het
 - ☐ – de plaatsing van officiële geluidsmeters – conform het meetnetwerk van Leefmilieu Brussel – in de wijk Helmet en de omgeving van het
 - ☐ Correct metingen
 - ☐ 3. Het onderzoek naar veilige alternatieven die voldoen aan de Europese normen.
 - ☐ – de plaatsing van officiële geluidsmeters – conform het meetnetwerk van Leefmilieu Brussel – in de wijk Helmet en de omgeving van het
 - ☐ - Objectieve en onafhankelijke metingen van de geluidsoverlast.
 - ☐ de plaatsing van officiële geluidsmeters – conform het meetnetwerk van Leefmilieu Brussel – in de wijk Helmet en de omgeving van het
 - ☐ Betere monitoring en opvolging van de geluidsovertredingen.
 - ☐ Tot slot zou een strengere monitoring van de geluidsniveaus bijdragen aan een betere bescherming van de levenskwaliteit van de omwonenden.
 - ☐ - impactstudies eisen vooraleer dingen te implementeren
 - ☐ Bovendien zou deze drempel moeten worden berekend op basis van de gemiddelde windsnelheid en niet op basis van de maximumwaarden.
 - ☐ Daarnaast zijn systematische geluidsmetingen en het centraal stellen van de impact op bewoners essentieel.
 - ☐ Juiste windmetingen doen waardoor de oostenwind niet al te snel als argument gebruikt wordt.
 - ☐ * Evalueer de impact van de wijziging sinds augustus 2025 onafhankelijk, met aandacht voor geluidshinder, concentratie van vliegbewegingen, nachtelijke hinder, gezondheidseffecten en waardevermindering van woningen.
 - ☐ *de exacte vliegroutes en vlieghoogtes boven mijn woonplaats te analyseren,
 - ☐ Plaats geluidsmeters ter controle en rapporteer wekelijks aan het parlement en de bevolking.
 - ☐ -verplichten de berekeningen voor wind aan te passen (conform de uitspraak van het arrest van het Hof Van Beroep)
- Gevraagde maatregel : onmiddellijk herstel van het uitzonderlijke karakter van het gebruik van banen 07L en 07R, en conformering aan de derde pijler van de gebalanceerde aanpak. De Europese verordening 598/2014 verplicht de lidstaten de gebalanceerde aanpak toe te passen voor het beheer van geluidshinder als gevolg van het luchtverkeer. Deze aanpak is gestructureerd rond vier hiërarchisch geordende pijlers. De derde pijler — de luchtvaartoperationele procedures die de blootstelling van de bevolking aan geluid beperken — moet worden toegepast vóór enige exploitatiebeperking. De technische referentiestudie stelt echter ondubbelzinnig vast dat het bevoorrecht van naderingen op banen 07 boven baan 01, wanneer de meteorologische omstandigheden dit niet vereisen, neerkomt op het niet naleven van deze derde pijler. De gegevens van 2026 bevestigen dat deze situatie nu de regel is geworden, niet de uitzondering. Bovendien stelt de studie vast dat 96% van de RNP-naderingen op baan 07L niet voldoen aan de Brusselse geluidsnormen — 94% in zone 0, zowel overdag als 's nachts, voor alle vliegtuigtypes die op Brussels Airport in gebruik zijn. Wij vragen de onmiddellijke invoering van de volgende maatregelen, ontleend aan de aanbevelingen van de technische referentiestudie en tegenwerpbaar in het kader van de milieuvergunningsprocedure :.
- ☐ Maatregel 5 — Onafhankelijke risicoanalyse :
 - ☐ onderzoek naar geluid- en luchtvervuiling
 - ☐ 5/Op vlak van gezondheid moet er eindelijk eens onderzoek gebeuren bij de populatie die woont binnen de geluidscontouren. Te veel zogenaamde beschavingsziekten ingevolge pollutie door overmatig geluid en slechte luchtkwaliteit, verminderen het aantal gezonde jaren en ze
 - ☐ 6/ Modernisering van de meting van de geluidsoverlast. Alles is gebaseerd op berekende gemiddelden op jaarbasis. Het zijn de geluidspieken die hinderlijk zijn en het totaal aantal bewegingen binnen een bepaalde periode. Dit probleem werd ook behandeld in het rapport van de Hoge

- Maatregel 5 - Onafhankelijke risicoanalyse : een risicoanalyse uitvoeren van de naderingen 07L VOR, 07L RNP en 07R RNP, inclusief de impact op nieuw overgevlogen bevolkingsgroepen.
- Een voorafgaande grondige studie waar de routes/corridors bestudeerd worden mét inachtneming van de bevolkingsdichtheid
- De Balanced Approach-procedure zou moeten gebaseerd worden op actuele medische en wetenschappelijke parameters (frequentie van geluidspieken > 60 dB, niet op achterhaalde jaargemiddelden).
 - Het is noodzakelijk frequentienormen (> 55 dB) als centrale beleidsmaatregel te hanteren: kosteneffectief, controleerbaar en wetenschappelijk onderbouwd en zonder de exploitatie van de luchthaven zoals voorzien in project-MER te beperken.
 - De Balanced Approach-procedure zou moeten gebaseerd worden op actuele medische en wetenschappelijke parameters (frequentie van geluidspieken > 60 dB, niet op achterhaalde jaargemiddelden).
 - Het is noodzakelijk frequentienormen (> 55 dB) als centrale beleidsmaatregel te hanteren: kosteneffectief, controleerbaar en wetenschappelijk onderbouwd en zonder de exploitatie van de luchthaven zoals voorzien in project-MER te beperken.
- Een Balanced Approach-procedure gebaseerd wordt op actuele medische en wetenschappelijke parameters (frequentie van geluidspieken > 60 dB, niet op achterhaalde jaargemiddelden).
- Frequentienormen (> 55 dB) als centrale beleidsmaatregel: kosteneffectief, controleerbaar en wetenschappelijk onderbouwd en zonder de exploitatie van de luchthaven zoals voorzien in project-MER te beperken.
- eisen dat de Balanced Approach-procedure gebaseerd wordt op actuele medische en wetenschappelijke parameters (frequentie van geluidspieken > 60 dB, niet op achterhaalde jaargemiddelden).
 - pleiten voor frequentienormen (> 55 dB) als centrale beleidsmaatregel: kosteneffectief, controleerbaar en wetenschappelijk onderbouwd en zonder de exploitatie van de luchthaven zoals voorzien in project-MER te beperken
- 2.1.1. Doelstellingen die alle potentiële overlastfacetten van de luchthaven en het luchtverkeer integreren. De Balanced Approach bepaalt en isoleert doelstellingen louter voor 'geluid'. Ze negeert de facto de nood en inherente koppeling aan doelstellingen voor stikstof, (ultra)fijnstof, CO₂.
- 2.1.2. Geluidsdoelstellingen die niet louter in functie van het enige voorkeur groeiscenario van Brussels Airport Company worden bepaald maar ook rekening houden met alternatieve minder geluid belastende groeiscenario's. - Geluidsdoelstellingen voor de luchtvaart van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO/WHO). De WGO/WHO adviseert strikte geluidsnormen voor vliegtuiglawaai om gezondheidsschade te voorkomen. De aanbevelingen zijn gebaseerd op het voorkomen van ernstige hinder en slaapverstoring:
- 2.1.4. s Nachts: Om slaapstoornissen te voorkomen, adviseert de WGO een gemiddeld geluidsniveau van minder dan 40 dB L_{night}.
- 2.1.5. Doelstellingen die rekening houden met zowel emissie als immissie van vliegtuiggeluid, gekoppeld aan juridisch afdwingbare metingen van zowel geluid als frequentie door een performant gebied-dekkend meetnet.
- Frequentienormen In plaats van jaargemiddelden dienen frequentienormen ingevoerd te worden waarbij elk geluidsevent boven 55 dB(A) in rekening wordt gebracht. Dit is de meest kosteneffectieve maatregel. Hierdoor kan het aantal mensen die gehinderd worden toenemen maar het aantal dat ernstige hinder of ernstige slaapverstoring ondervindt en dus gezondheidsschade ondervindt zal drastisch dalen.
- Voordelen van frequentienormen ≥ 55 dB(A):
- Beschermen effectief tegen zware gezondheidsschade
 - Stimuleren milieuvriendelijker vliegen (vlieggedrag en vlootvernieuwing)
 - Controleerbaar via een cirkelvormig meetnetwerk op 10 km van de luchthaven
 - Laten duurzame groei toe met stillere vliegtuigen en op zones 'beschikbare frequentie'

- ☐ Tenir compte des études qui existent sur les normes de bruit.
- ☐ 4. Onafhankelijke monitoring en sancties
- ☐ 4. Monitoring indépendant et sanctions
- ☐ 4. Onafhankelijke monitoring en sancties
- ☐ 4. Onafhankelijke monitoring en sancties
- ☐ 4. Onafhankelijke monitoring en sancties
- ☐ 4. Onafhankelijke monitoring en sancties
- ☐ 4. Onafhankelijke monitoring en sancties
- ☐ Elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door
- ☐ .1 Restriction immédiate de la procédure RNP 07L.
- ☐ 4. Monitoring indépendant et sanctions
- ☐ Le graphique des mouvements officiels BATC entre mai 2025 et avril 2026 illustre une réalité incontestable : l'utilisation des pistes 07L/07R a
- ☐ explosé, causant des nuisances directes pour les habitants du nord-ouest de Bruxelles et de nombreux quartiers densément peuplés de la région.
- ☐ Chiffres alarmants
- ☐ Mai 2025 : 474 atterrissages sur les pistes 07
- ☐ Avril 2026 : 2822 atterrissages
- ☐ +500 % en 12 mois
- ☐ En parallèle, les atterrissages sur la piste 01 se sont effondrés :
- ☐ 3091 mouvements en mai 2025
- ☐ 114 en avril 2026
- ☐ Un changement structurel
- ☐ Le graphique révèle une rupture brutale dès la fin de 2025, avec deux phases distinctes :
- ☐ 1. Été 2025 :travaux à Brussels Airport, hausse ponctuelle de l'usage des pistes 07
- ☐ 2. Novembre-décembre 2025 : explosion durable et continue des atterrissages 07L/07R
- ☐ Conséquences pour les habitants
- ☐ Des centaines de milliers d'habitants subissent désormais :
- ☐ passages répétés à basse altitude
- ☐ réveils nocturnes
- ☐ dégradation de la santé et de la qualité de vie
- ☐ exposition sonore chronique
- ☐ Cette concentration de nuisances est incompatible avec le principe de l'approche équilibrée de l'UE et les objectifs de santé publique de l'OMS.
- ☐ la publication complète des données et études
- ☐ une analyse sanitaire indépendante
- ☐ le respect du Balanced Approach européen
- ☐ l'arrêt des expérimentations au-dessus des habitants
- ☐ Les citoyens ne doivent pas être considérés comme des variables d'ajustement aéronautiques. Les chiffres sont officiels et parlent d'eux-mêmes.

- O Onafhankelijk monitoring en sancties
- O Geluidshinder goed in kaart brengen en niet op basis van gemiddelden.
Aanvullend: uitbreiding van de officiële geluidscontouren en gehinderden-tellingen tot het volledige overvlogen Brusselse grondgebied. Zonder
- O deze uitbreiding rust de procedure op een onvolledige feitenbasis en kan zij geen evenwichtig resultaat leveren in de zin van de Europese
- O - correcte metingen
- O -densiteit als criteria meenemen en niet vliegen over drukbevolkte wijken
revenir à des calculs de normes de vents cohérentes (celle d'avant 2014). faire de la piste 7 la piste d'exception, arreter la route du canal : le
- O canal n'est plus un secteur industriel :
- O - programme tour et taxis à bruxelles
- O - nombreux logement a Anderlecht
- O le canal est une zone de logement
- O Maatregel: "Citizen Science Geluidsmonitoring"
- O • Uitbreiding van het meetnetwerk: Tijdelijke meetstations plaatsen in Molenbeek, Schaerbeek en Evere om lokaal geluidsniveaus te meten en te
- O Plaatsen van geluidsmeter in Machelen
- O 4. Onafhankelijke monitoring en sancties
Alle bewoners permanent op de hoogte houden van wat er gaat gebeuren. Niet zoals nu; ik moest vandaag in de krant lezen dat er een eerste
- S werksessie over de Evenwichtige Aanpak-procedure voor Brussels Airport geweest is
- S Zie vorig. Bewonerscontract voor iedereen die in de buurt van de luchthaven komt wonen. De mensen die hier hun hele leven wonen, klagen niet.
- S Bewustmaking van de bewoners of eerder toekomstige bewoners dat er een luchthaven is met zijn voor en nadelen
- S Ik weet niet wat een oplossing kan bieden want ik ben niet genoeg onderlegd in alles wat met de luchtvaart te maken heeft
- S zagers en klagers bekend maken en in een database steken en als ze dan zelf het vliegtuig nemen, betalen ze driedubbel tarief laten betalen.
- S Ik laat het stellen van maatregelen graag over aan de experts op dat gebied.
- S Het is onaanvaardbaar dat burgers hun leefomgeving drastisch zien veranderen zonder compensatie of inspraak.
- S Volledige transparantie over beslissingen die onze leefomgeving beïnvloeden
Wij roepen de bevoegde autoriteiten op om hun verantwoordelijkheid te nemen en snel actie te ondernemen om een evenwicht te herstellen
- S tussen economische activiteiten en het respect voor burgers.
- S . alle gemeenten en omwonenden binnen 15 km dienen van bij de aanvang van de procedure worden betrokken als volwaardige stakeholders.
- S • Betrek alle stakeholders — inclusief omwonenden binnen een straal van 15 km — van bij de aanvang van de procedure (conform ICAO Doc
- S • Vraag dat alle gemeenten en omwonenden binnen 15 km van bij de aanvang van de procedure worden betrokken als volwaardige stakeholders.
- S - Betrokkenheid bij de implementatie van de nieuwe RNP landingsroute.
- S • alle gemeenten en omwonenden binnen 15 km moeten van bij de aanvang van de procedure worden betrokken als volwaardige stakeholders.
Luisteren naar de mensen en ze niet belachelijk maken zoals Ben Weyts die suggereerde dat er een grote groene onbewoonde zone in Laken
- S ligt - Laken is één van de dichtst bevolkte delen van Brussel. De Brusselaars serieus nemen.
- S Een app om in real time geluidsoverlast van vliegtuigen te melden, of een burgeronderzoek om de impact verfijnder in kaart te brengen.
In Deurne heeft een petitie van 6000/7000 man er mede voor gezorgd dat er geen nachtvluchten meer zijn. Wij zitten over de 10.000
- S handtekeningen. Brusselaars zijn evenveel waard als Vlamingen die in Vlaanderen wonen. Onze families envrienden die in de Vlaamse rand van

Hoe moet ik in een zeer technisch dossier als leek maatregelen gaan verzinnen? Als ik naar airport mediation een mail stuur dan krijg ik een heel technisch dossier als antwoord terug. Ik kan mij niet uitspreken over technische details, maar het basisprincipe dat zaken die aanzienlijke overlast genereren niet in de dichtsbevolkte gebieden van het land moeten plaatsvinden behoeft volgens mij toch geen uitleg. Het kan niet zijn dat ik als slachtoffer hiervan nu de antwoorden moet gaan formuleren. Het antwoord is voor mij dat niet over dens bevolkt gebied opgestegen en geland mag worden, de gevolgen van wijzigende normering zijn dan voor de luchthaven, aan hen om maatregelen te nemen ipv de stad voor

S Duidelijke meertalige publieke communicatie.

S Samenwerking van de verschillende overheden tot op federaal vlak.

S Misschien kan de bevoegde minister eens 24u doorbrengen op locatie. Dan slaapt hij/zij ook niet ze moeten echt eens komen luisteren tussen 06.00u en 7.00 u smorgens ..het lawaai is ongelooflijk. Daar kan je onmogelijk door slapen

S Als ik bovenop mijn huis iets wil veranderen, claimt de overheid dat ik dat niet mag doen door mogelijke hinder voor mijn 100 burens. Hier werd een verandering met veeel meer impact gewoon opgelegd.

S Ik ben geen expert, het is niet aan mij om maatregelen te bedenken.

S - meer transparantie over de werkelijke redenen van het huidige gebruik van deze route;
Werk samen aan een oplossing voor een spreiding van de overlast. Betrek alle belanghebbenden bij dit gesprek. Ga vriendschappelijk met mekaar om, toon empathie. Stop met het hokjes denken en werk samen! Wijzig het nieuwe navigatiesysteem zodat er meer rekening gehouden wordt met de mensen die in Brussel wonen. Wij maken 10% van de Belgische bevolking uit, hou rekening met ons.

S Ik stel de invoering voor van een verplicht en automatisch rotatiesysteem voor de opstijgcorridors van baan 25R, waarbij wordt afgewisseld tussen brede, korte en ringtrajecten volgens een transparant en vooraf gepubliceerd schema. Deze maatregel moet vergezeld gaan van een burgerlijk opvolgingscomité met toegang tot vluchtgegevens in real time, en van een individueel klachtenmechanisme met een verplichting tot Directie Zaventem AirPort, bevoegde minister Cruick, aandeelhouders AirPort plus vliegtuigmaatschappijen, directies vliegtuigmaatschappijen

S onder de start en landingsbanen laten wonen zodat ze ervaringsdeskundigen kunnen worden.

S 2. Volledige transparantie over de studies, tests, radartracés en besluiten van Skeyes, het DGLV en de FOD Mobiliteit.

S DAT ER GEVOLG GEGEVEN WORDT AAN DE KLACHTEN DIE JULLIE BINNEN KRIJGEN, WANT IK VERMOED DAT DIT INVULDOCUMENT ALLEEN GEMAAKT IS ALS "WINDOWDRESSING" OM TE TONEN DAT DE POLITIEK ER IETS AAN GEDAAN HEEFT

S Ik ben niet in staat om concrete maatregelen voor te stellen, omdat ik geen opleiding in dit domein heb gevolgd. Ik denk echter dat er zeker veel mogelijke oplossingen bestaan.

S Er zijn competente mensen in deze sector die beter geplaatst zijn dan ik om de situatie te analyseren en passende oplossingen te vinden. Ik vertrouw erop dat het met hun expertise mogelijk is om maatregelen te nemen die zowel rekening houden met de behoeften van het luchtverkeer

S een verhoogde transparantie en rapportering inzake geluidsmetingen en overtredingen.

S Oprecht dialoog

S Tot slot zou een transparante communicatie naar de bewoners over het gebruik van de routes bijdragen aan een betere bescherming van de levenskwaliteit van de omwonenden.

S Deze vraag moet je aan échte onpartijdige wetenschappers stellen. Ik ben hier niet voor bevoegd.

S De verantwoordelijken moeten dringend rond de overlegtafel worden gebracht om samen tot een rechtvaardigere en duurzamere oplossing te

S - onpartijdige/niet gepolitiseerde mediatie en beslissingname bij vliegroutes verzekeren

S - transparante communicatie (nieuwe route voorstellen als een gevolg van werken op de luchthaven????) naar burgers verzekeren

S Daarnaast is transparantie, inspraak van omwonenden en een duidelijke prioriteit voor woon- en leefkwaliteit essentieel.
Ik nodig ook eender welke verantwoordelijke uit om 24 uur (dus inclusief de nacht) bij mij thuis door te brengen, om zelf te ervaren welke
S lijdensweg duizenden burgers doormaken.
S Vervolgens uitvoering van de instructies van het Hof van Beroep, met name VOORAFGAANDELIJKE studies, consultaties, alternatieven en
S overleg met alle mensen die slachtoffer kunnen worden van nieuwe vliegroutes.
S Benoeming van een onafhankelijke ombudsman die geen 2 petten draagt.
S transparante publicatie van data over feitelijke vliegroutes, hoogtes en geluidsbelasting per zone, zodat objectieve controle mogelijk wordt;
S Wees daarnaast eerlijk en transparant naar de bevolking toe.
* Voer een open en eerlijk maatschappelijk debat over de spreiding van de hinder rond Brussels Airport, in plaats van ingrijpende beslissingen te
S verantwoorden met technische argumenten, tijdelijke werken of verwijzingen naar Europese regelgeving.
* Maak alle studies, risicoanalyses, geluidsmetingen en beslissingsdocumenten publiek die aan de basis liggen van de gewijzigde aanvliegroutes
S en het gewijzigde baangebruik.
* Betrek de getroffen gemeenten en inwoners formeel bij toekomstige beslissingen, zeker wanneer wijzigingen een grote impact hebben op
S woonkwaliteit, gezondheid en nachtrust.
I propose the government to consult with the citizens after they found a route and possibilities to reduce the noise level as I am unfortunately not
S able to provide a solution for the planes.
S Ga uit van wat wel kan ipv wat niet kan. Nergens pieken, nergens verschillen.
S Controleer en stuur bij. Stop niet tot het eerlijk is! Aan politiek doen is je verantwoordelijkheid nemen, daarvoor wordt je betaald. Doe dat dan ook!
Gevraagde maatregel : onmiddellijk herstel van het uitzonderlijke karakter van het gebruik van banen U/L en U/R, en conformering aan de derde
pijler van de gebalanceerde aanpak. De Europese verordening 598/2014 verplicht de lidstaten de gebalanceerde aanpak toe te passen voor het
beheer van geluidshinder als gevolg van het luchtverkeer. Deze aanpak is gestructureerd rond vier hiërarchisch geordende pijlers. De derde
pijler — de luchtvaartoperationele procedures die de blootstelling van de bevolking aan geluid beperken — moet worden toegepast vóór enige
exploitatiebeperking. De technische referentiestudie stelt echter ondubbelzinnig vast dat het bevoorrecht van naderingen op banen 07 boven
baan 01, wanneer de meteorologische omstandigheden dit niet vereisen, neerkomt op het niet naleven van deze derde pijler. De gegevens van
2026 bevestigen dat deze situatie nu de regel is geworden, niet de uitzondering. Bovendien stelt de studie vast dat 96% van de RNP-naderingen
op baan 07L niet voldoen aan de Brusselse geluidsnormen — 94% in zone 0, zowel overdag als 's nachts, voor alle vliegtuigtypes die op
Brussels Airport in gebruik zijn. Wij vragen de onmiddellijke invoering van de volgende maatregelen, ontleend aan de aanbevelingen van de
S technische referentiestudie en tegenwerpbaar in het kader van de milieuvergunningsprocedure : Maatregel 4 — Verplichte effectenbeoordeling :
S overleg met BEWONERS voor elke wijziging: het kan echt niet zijn dat we hier zijn komen wonen owv rust en dat we plots in een ware
1/ Graag verbetering van het overleg met alle stakeholders, dus ook de bevolking van de 4 gemeenten op wiens grondgebied de luchthaven zich
S bevindt. Bij de huidige procedure komen zij als allerlaatsten aan bod en is de kans groot dat alle beslissingen reeds genomen zullen zijn.
7/Opvolging van de voortgang in de bestrijding van de overlast. Een vergunning geldig voor onbepaalde duur mag geen vrijgeleide worden om
S verder te boeren op oude leest.
Maatregel 4 - Verplichte effectenbeoordeling: elke substantiële wijziging van de exploitatievoorwaarden van de luchthaven - inclusief wijzigingen
S in de uurlijkse capaciteit als gevolg van veranderingen in naderingsprocedures onderwerpen aan een volledige effectenbeoordeling en openbaar
S niet aan mij/ons

- S Ik steun het voorgestelde actieplan van Noordrand. Het is evenwichtig en realistisch. Ik voeg het hierbij toe.
- S Ik steun het voorstel van Actie Noordrand zoals voorgesteld in bijlage 1 (26042026-Voorstellen-Balanced-Approach-1.pdf)
- alle inwoners die hinder ondervinden van de luchthaven moeten expliciet en op basis van hun contactvoorkeur worden betrokken in burgerparticipatie vooraf aan elke wijziging. De overheid weet perfect over welke inwoners dit gaat. De overheid moet aantonen dat ze stappen hebben ondernomen om elke burger te bereiken, te bevragen en te informeren, niet andersom: het is niet aan burgers om allerlei info, platformen
- S Alle gemeenten en omwonenden binnen 15 km moeten van bij de aanvang van de procedure betrokken worden als volwaardige stakeholders.
- S 5. Omwonenden in de ruime omgeving van de luchthaven beter betrekken bij de werking van de luchthaven zodat ze het economisch belang ervan inzien en dus begrijpen dat men het aantal vluchten niet zomaar kan beperken.
- S 2.1.7. Het is jammer dat er geen volwaardige participatie wordt voorzien voor omwonenden en belangengroepen in alle consultatiefases en opvolgmechanismen. Hierdoor kan er geen volwaardige en rechtstreekse participatie voorzien worden.
- S Écoutez la population qui souffre
- De vluchten moeten meer gespreid worden. Organiseer overleg met de betrokken partijen en burgers en stel een ernstig spreidingsplan op dat rekening houdt met relevante factoren zoals bevolkingsdichtheid.
- S Ik vraag ook dat er rekening wordt gehouden met zwangere vrouwen, jonge kinderen, baby's, ouderen en andere kwetsbare personen die extra gevoelig zijn voor geluidshinder.
- S -Zekerheid bieden voor de omwonende. Wat met de taxibaan? Die er hopelijk niet komt.
- S - de negatieve impacten op de brusselaars moeten absoluut in rekening gehouden worden
- S + duidelijke informatie betreffende de impact van de windrichting op de keuze van de banen
- S Hiervoor heb ik meer kennis van zaken nodig
- S Transparante communicatie, faire en logische spreiding, rekening houdend met proportionaliteit, verleden en toekomst.
- S Je vous informe qu'aucun raisonnement ou argumentation très bien construite ne peut justifier à mes yeux ce que les nuisances sonores des Partez de ce point de vue. Si aucune solution censée pour moi n'est possible à trouver, il faut donc avoir le courage de regarder la réalité en face et admettre que l'aviation est arrivée à son terme.
- S Je refuse de me sacrifier au nom de la sécurité ou autre des pilotes, avions, etc. Je me préoccupe de MA sécurité, de Ma santé, de MON
- S De mon point de vue, le sacrifice doit donc venir de Brussels Airport et diminuer le trafic aérien pour prioriser la QUALITÉ de VIE des Belges.
- S Transparantie en samenwerking over de regio's . Vlaanderen is aandeelhouder van Brussels airport. Ik woon in een regio Brussel die in een politiek spel zit verwickeld, wie verdedigt de grootste stakeholdergroep van Brussel? De grootste geaffevteerde groep voelt zich niet gehoord
- S De overheid en alle bevoegde instanties dienen dringend de urgentie van deze problematiek in te zien en de nodige maatregelen te nemen dat dit stopt. Zij weten zelf voldoende wat dit inhoudt.
- S Een eerlijke herverdeling van het aantal vliegtuigen en vooral eerlijke communicatie naar de burgers toe. Wij worden op dit moment door de overheid behandeld als onnozelaars.
- S Stop of beperk vluchten die over dichtbevolkte stedelijke gebieden vliegen. Zorg voor volledige transparantie over welke routes er worden gebruikt en op basis van welke criteria deze routes zijn vastgesteld. Mensen moeten kunnen begrijpen of ze hierdoor worden getroffen, hoe en waarom. Het belangrijkste is dat je eerlijk en oprecht bent tegenover alle burgers, niet alleen tegenover de kiezersgroep die je als belangrijk voor
- S Zie hierboven. Ik wil als Brusselaar vertegenwoordigd worden door de Brusselse regering.
- S • Burgerparticipatie:

- S • Inwoners kunnen eigen geluidsmetingen indienen via een app (bv. gekoppeld aan Noisemonitoring.brussels).
- S • Beloningsysteem: Inwoners die regelmatig metingen indienen krijgen korting op gemeentelijke belastingen of subsidies voor isolatie.
- S • Automatische waarschuwingen:
- S • Een SMS- of app-alert sturen naar inwoners 10 minuten voor een verwachte lawaaipiek, zodat ze ramen kunnen sluiten of buitenactiviteiten
- S Mensen uitnodigen op de luchthaven en werking verduidelijken
- S Geen
- S Kijk gwn naar Leuven rechtdoor, er zijn andere mogelijkheden! Gewoon splitsen
- S Geen.
- S Niets
- S Mensen die in de buurt van zaventem zijn gaan wonen terwijl de luchthaven er al was het zwijgen opleggen
- S Ik stel niks voor voor mij telt alleen dat er enorm veel mensen hun boterham verdienen op de luchthavens
- S Negeer de klagers
- S Laat deze mensen een verdrag tekenen en een papier waarop staat dat ze beseffen dat ze naast/rond een luchthaven komen wonen en dat deze
- S Dat de klagers verhuizen
- S Doe zo voort
- S - Geen beïnvloeding door burgemeesters: voor geld danst de beer, voor stemmen danst de burgemeester/politicus!
Ik stel voor dat de overheid de vliegroutes over onze regio die voor 2014 in gebruik waren eens grondig onderzoekt. Zich de vraag stelt waarom die destijds gewijzigd zijn... Als het enige antwoord op deze vraag dan zou blijken te zijn dat een select clubje van hooggeplaatste politiekers en advocatenvrienden zichzelf verenigd in een 'actiegroep' te Heverlee, zoveel druk hebben uitgeoefend om NIMBY - gewijs het opstijgend vliegverkeer boven hun woongebied te bannen, de enige reden is.... Dan mag de overheid van mij wel eens in eigen boezen kijken.... Dan mag deze overheid, mijn inzien, zichzelf wel de vraag stellen of het democratisch verantwoord is om op basis van een dergelijk eenzijdige achterkamer beslissing, de regio onder Leuven Rechtdoor op te zadelen met 100 percent overvliegtijd en dito overlast die ermee gepaard gaat
- S Indien zij vervolgens inziet dat zij daarbij haar regulerende taak schromelijk veronachtzaam heeft, dan denk ik dat er maar 1 juiste en eerlijke
- S Omdat ik de klachten van de Brusselaars spuugzat ben en onze gezondheid ook primordiaal is
- S Dat degene die hinder ondervinden naar de woestijn verhuizen.
- A 2/ Verschuif de internationale treinhub van Brussel-Zuid naar de luchthaven.
Een toekomstig visie van de luchthaven die verenigbaar is met de omwonenden. Een moderne passagiersluchthaven voor de bereikbaarheid van Brussel, de hoofdstad maar niet meer zoveel mogelijk groei op kosten van de gezondheid van de omwonende. De pakjes kunnen ergens anders
- A vertrekken. De mensen kunnen ook gebruik maken voor op vakantie te gaan naar Casa Blanca op andere luchthavens.
- A Laat het zoals het is
- A Laat het zoals het is
- A Laat het zoals het is
- A Laat het zoals het is
- A Geen. Als het je stoort verhuis dan.
- A Geen. Als het je stoort verhuis dan.
- A Geen. Als het je stoort verhuis dan.

- A Geen. Als het je stoort verhuis dan.
- A Houden zoals het vandaag is!
- A Houden zoals het vandaag is!
- A Houden zoals het vandaag is!
- A Houden zoals het vandaag is!
- A Niets
- A Niets
- A Niets
- A Niets
- A Een eerlijke erkenning en compensatie voor de geleden schade
- A Er moet worden gezorgd dat de wet wordt nageleefd.
. laat de de economische lasten van de geluidshinder (> €2,4 miljard/jaar) dragen door de commerciële stakeholders. Ze mogen niet afgewenteld worden op de omwonenden of de gemeenten
- A • Benadruk dat de economische lasten van de geluidshinder (> €2,4 miljard/jaar) niet afgewenteld mogen worden op de omwonenden of de gemeenten, maar gedragen dienen te worden door de commerciële stakeholders.
- A • t de economische lasten van de geluidshinder (> €2,4 miljard/jaar) mogen niet afgewenteld worden op de omwonenden of de gemeenten, maar gedragen dienen te worden door de commerciële stakeholders.
- A - extra belastingen toepassen.
- A alleszins al een nultolerantie voor het schaden van elke geluids- en andere norm en de boetes hiervoor kunnen geïnvesteerd worden in onze
- A Stoppen met de bestaande wetten met betrekking tot leefmilieu te overtreden.
- A Zich dus houden aan de bestaande geluidsnormen en werken aan de Zero pollution wat Europa ook voorschrijft!
- A Bescherming volksgezondheid.
- A • extra belastingen toepassen op Vlaams niveau
- A • het betalen van alle openstaande boetes van inbreuken boven Brussel
- A • minstens de regels van bv. vlieghaven van Amsterdam voorleggen
- A - extra belastingen toepassen op Vlaams niveau
- A - het betalen van alle openstaande boetes van inbreuken boven Brussel
- A - minstens de regels van bv. vlieghaven van Amsterdam voorleggen
- A rechtzaken aanspannen om vluvheden te stoppen. boetse eisen, geld in gemeentekas voor verbetering levenskwaliteit
- A – schadevergoeding voor geleden mentale en fysieke schade
- A De overheid moet milieuwetten en -normen handhaven. Zij moet de levenskwaliteit van haar burgers respecteren (gezondheid, leefomstandigheden). Zij moet oplossingen voor de lange termijn overwegen. Alle relevante bestuurslagen in België moeten bij deze beslissingen
- A – schadevergoeding voor geleden mentale en fysieke schade
- A – schadevergoeding voor geleden mentale en fysieke schade
- A - rationele beslissingen nemen aub en geen communautaire beslissingen

Het al dan niet toekennen van een omgevingsvergunning zou moeten afhangen van het respecteren van al het bovenstaande. Als Brussels Airport blijft de regels naast zich neerleggen dan kan deze luchthaven niet langer een vergunning krijgen. Er zou ook een beperking op het aantal vliegbewegingen moeten komen, korte vluchten zouden afgeschaft moeten worden, er moet een echt beleid gevoerd worden om de trein te

A stimuleren als alternatief voor vliegen, kerosine moet zwaarder belast worden en er moet een echt spreidingsplan voor een "balanced approach"

A 4. Respect voor het voorzorgsprincipe, de gewestelijke bevoegdheden en ecologische rechtvaardigheid.

A 5. Een mobilisatie van het Gewest en zijn burgemeesters.

A – schadevergoeding voor geleden mentale en fysieke schade

A Dat er een tussenkomst is om onze ramen te vervangen zodat het binnenkomende geluid verminderd word.

A Harder optreden in Molenbeek.

A - Gasboetes voor andere luchtvervuilers.

A - Camera's en gasboetes tegen sluikstorters.

Er wordt vaak het economisch argument gemaakt, bijvoorbeeld door Prof. Wouter Dewulf van de UA, dat zaventem 2% van het BBP

binnenbrengt. Dat er überhaupt dit argument gemaakt mag worden is schandalig. Alsof de mentale gezondheid van mensen niet het BBP zal

beïnvloeden. En als we zo'n economisch argument zouden maken? Wat is nu het verlies aan waarde van de woningen die door deze vliegroutes zijn getroffen? Wordt dat mee berekend? En kunnen andere transportsectoren zoals treinen niet ook winst maken? Bovendien zijn de subsidies

A voor kerosene ook enorm, dat is een verlies voor de overheid. Minder vliegverkeer betekend dus minder subsidies en meer geld dat voor andere

A Vergoeding voor gezondheid problemen

A Taksen op onnodige vluchten

A Stop subsidies aan vliegtuig brandstof

A Extra taks op privé jets

A geluid drempel boetes,

A C'est une question de sécurité et de bien en être de la population !

J'ai déjà donné des pistes. Pour résumer, je propose que l'aéroport respecte tout simplement les normes diverses et variées émises par les différentes instances qui sont concernées, en plaçant l'intérêt général et la santé des concitoyens en premier. Je sais que la Belgique est un

A écheveau compliqué, mais nous passons souvent pour un pays de gens raisonnables, alors ne laissons pas le surréalisme gagner !

Ik heb al enkele pistes gegeven. Om samen te vatten stel ik voor dat de luchthaven eenvoudigweg de verschillende normen naleeft die door de verschillende betrokken instanties zijn uitgegeven, waarbij het algemeen belang en de gezondheid van de medeburgers op de eerste plaats

A worden gesteld. Ik weet dat België een ingewikkeld kluwen is, maar we worden vaak gezien als een land van redelijke mensen, laten we dus het

A Waardevermindering van de huizen terugbetalen.

A Dwangsommen

A - de luchthaven accountable houden voor het respecteren van de opgelegde normen

A De verantwoordelijken moeten dringend rond de overlegtafel worden gebracht om tot een rechtvaardigere en duurzamere oplossing te komen.

A een besluitvorming die prioritair rekening houdt met de bescherming van de volksgezondheid en de levenskwaliteit.

Ik stel voor: . 4) de Belgische staat en het Vlaamse Gewest voor het Europees Hof voor de Rechten van de Mens te dagen wegens het niet

A naleven van de geluidsvoorschriften en het niet beschermen van burgers tegen vliegverkeer.

A Geef prioriteit aan veiligheid rond oversteekplaatsen, scholen en woonstraten in sterk blootgestelde gebieden via gerichte verkeersremmende en

- A 3- lage CO2 emissie vliegtuigen verplichten
Harmoniseer alle regels zodat deze materie gewest onafhankelijk wordt (nu gelden andere geluidsregels in elk gewest, waardoor de groene
A brusselse gemeenten tot stiltegebieden zijn geworden, en de pajotse stiltegebieden onleefbaar)
Daarnaast moet de overheid nagaan of de gezondheidszorg van haar bewoners geen prioriteit is tov commerciële winst van een luchthaven.
A Daarom zou ik pleiten voor algemeen beperken van het lucht verkeer en inzetten op duurzame manieren van transport.
A het expliciet opnemen van gezondheidseffecten (slaapverstoring) als doorslaggevend criterium bij de evaluatie van maatregelen.
A Een ministerie voor leefomgeving + levenskwaliteit
J'ai déjà donné des pistes. Pour résumer, je propose que l'aéroport respecte tout simplement les normes diverses et variées émises par les
A différentes instances qui sont concernées, en plaçant l'intérêt général et la santé des concitoyens en premier. Je sais que la Belgique est un
écheveau compliqué, mais nous passons souvent pour un pays de gens raisonnables, alors ne laissons pas le surréalisme gagner !
Ik heb al enkele pistes gegeven. Om samen te vatten stel ik voor dat de luchthaven eenvoudigweg de verschillende normen naleeft die door de
verschillende betrokken instanties zijn uitgegeven, waarbij het algemeen belang en de gezondheid van de medeburgers op de eerste plaats
A worden gesteld. Ik weet dat België een ingewikkeld kluwen is, maar we worden vaak gezien als een land van redelijke mensen, laten we dus het
A Vliegveld antwerpen uitbreiden
- Vrachtvliegtuigen en grote vliegtuigen via een andere luchthaven in een minder dichtbevolkt gebied afhandelen. Zoals dat in andere grote
A steden gebeurt (bijvoorbeeld in Toronto).
A niet meer Stemmen
A Subsidie van vliegtuigen afschaffen en in de treinen steken.
A - extra belastingen toepassen op Vlaams niveau
A - het betalen van alle openstaande boetes van inbreuken boven Brussel
A - minstens de regels van bv. vlieghaven van Amsterdam voorleggen
A Dat is een taak van de overheid.
6/ Er moet ook normering komen om de uitstoot van schadelijke fenomenen als stikstofdepositie, schadelijke PAK's enz te beperken. Het VITO is
A de aangewezen partner voor onderzoek en implementatie van maatregelen.
A - Kerosine veel meer belasten
A - alternatieven ondersteunen : treintarieven verlagen, carpoolen stimuleren...
• De economische lasten van de geluidshinder (> €2,4 miljard/jaar) mogen niet afgewenteld worden op de omwonenden of de gemeenten, maar
A gedragen worden door de commerciële stakeholders.
• De economische lasten van de geluidshinder (> €2,4 miljard/jaar) mogen niet afgewenteld worden op de omwonenden of de gemeenten, maar
A gedragen worden door de commerciële stakeholders.
De economische lasten van de geluidshinder (> €2,4 miljard/jaar) mogen niet afgewenteld worden op de omwonenden of de gemeenten, maar
A dienen gedragen te worden door de commerciële stakeholders.
A -benadrukken dat de economische lasten van de geluidshinder niet afgewenteld mogen worden op de omwonenden
1. Alles wat de luchthaven aanbelangt moet terug de exclusieve bevoegdheid worden van de federale overheid. De deelstaten mogen hoogstens
A geconsulteerd worden, maar geen beslissingsrecht hebben. Dit zou een louter nationale aangelegenheid moeten zijn.

3. Een verbod op loodsen van kerosine en dergelijke (hallucinant eigenlijk dat dat de dag van vandaag nog mag). Indien geen alternatief? Kijken naar andere technische oplossingen (Europees aanpakken indien nodig).
4. Een vliegtaks invoeren (liefst Europees) en de trein goedkoper maken. Vliegen is nog veel te goedkoop vandaag de dag.
- Belasten
- Rechtszekerheid voor de burger door een vast kader.
- Begeleiding en ondersteuning van omwonenden om hun woning zo goed mogelijk aan te passen tegen geluid en vuile lucht
- Faire respecter les lois et les sanctions.
4. Onafhankelijke monitoring en sancties
- Elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door Duurdere taxen voor vluchten
4. Monitoring indépendant et sanctions
- Tout écart par rapport aux routes convenues doit être automatiquement enregistré et sanctionné par un organe indépendant — et non par
4. Onafhankelijke monitoring en sancties
- Elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door
4. Onafhankelijke monitoring en sancties
- Elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door
4. Onafhankelijke monitoring en sancties
- Elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door
- Ik heb zelf heel veel gereisd voor werk... Ik ga hier niet een politiek model maken of mensen nog meer hun vrijheden afnemen maar hoe ziek is het dat je voor 30 euro vluchten kunt boeken over geheel Europa en zo op een schandalig goedkope manier kan vervuilen... Zakenmensen die naar Londen of wherever op en af vliegen op een dag... Zo heb ik er veel gezien! etc etc. Dat is gewoon waanzin. Waarom dat niet in kaart brengen en daarover een beleid maken. En zorgen dat mensen niet ineens, zonder boe of ba, een snelweg van vliegtuigen boven hun kop gepresenteerd krijgen... zonder dat ze ook maar het gevoel hebben er iets van controle over te hebben... Hier heerst n importe quoi
- Zeer hoge belastingn op leggen aan vlieguig maatschappijen, co2 tax. De vervuiler moet betalen!
4. Onafhankelijke monitoring en sancties
- Elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door
- Boetes geven aan vliegtuigmaatschappijen die niet aan de milieunormen voldoen of de nachtrust van de omwonende niet respecteren.
- Plus de contrôle et des vrai règles sur les passages des avions
- Elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door
- Tout écart par rapport aux routes convenues doit être automatiquement enregistré et sanctionné par un organe indépendant — et non par
- Elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door
- Onafhankelijke monitoring en sancties: elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door Brussels Airport zelf.
- Elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door
- Elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door
- Elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door

- A Boeten.
- A Tout écart par rapport aux routes convenues doit être automatiquement enregistré et sanctionné par un organe indépendant — et non par
- A Elke afwijking van de afgesproken vliegroutes moet automatisch worden geregistreerd en bestraft door een onafhankelijk orgaan — en niet door
- A Vlaanderen heeft gezorgd dat ze in het bestuur van de luchthaven vertegenwoordigd zijn. Brussel moet daar ook met gewicht aanwezig zijn
- A Bodemsanering snel laten gebeuren
- Voor de inwoners die reizen met vliegtuig meer communicatie over het stimuleren van het gebruik openbaar vervoer naar luchthaven in de plaats
- A van met de wagen te rijden..
- A Sluipverkeer meer metingen in de wijken zoals Duistbos, Zonnebos, Melsbroek...
- A Meting van water PFAS in grondwaters komende vanuit luchthaven (bvb oude Driesbeek en Wambeekbekken)....
- A Overheid moet Brussels Airport alternatieve vliegroutes en geluidslimieten opleggen. Desnoods economische schade die
- A vliegtuigmaatschappijen zouden leiden op zich nemen.
- A Eerlijkere verdeling lasten geluidsoverlast. Belasting heffen op vliegverkeer om het minder aantrekkelijk te maken. Niet meer ruimte bieden aan
- A prijsvechters zoals Ryanair. Kwaliteit boven kwantiteit.
- A D'autres aéroports internationaux existent à l'étranger, situés plus loin des villes. Développez les navettes en collaboration avec ces aéroports.
- A Développez le train, qui, bien entendu, doit voir ses tarifs diminuer drastiquement. L'emploi (!!!! arguments incontournables!!!!) peut glisser vers
- A Een betere treinverbinding Charleroi - Brussel en verplaatsen van 90% luchtverkeer naar daar!
- A Idem als Hierboven. Financiële schadevergoeding voor alle bewoners die getroffen worden door geluidsoverlast tussen 23u en 6u
- A taxatie vliegzeizen
- A taxatie import allerhande buitenlandse producten
- A boetes of andere maatregelen vr vliegmaatschappijen bij niet respecteren van de geluidsnormen
- A Respecteer de gezondheid van de burgers
- A Meer gebruik van vliegveld van charleroi. Vlietuien over minder bevolkte regio's laten vliegen
- A Alle klagers belasten met een klaagtaks en als ze pakketten bestellen uit het buitenland deze extra belasten als ze met het vliegtuig ingevlogen
- A 1. Ieder die klaagt over de luchthaven, mag geen gebruik maeer maken voor reizen maar ook niet van technologie, medicatie, kledij etc die per
- A 2. Zit samen met de Belgische bedrijven om vergroening en geluidsoverlast in stroomversnelling te brengen. We hebben de kennis, waarom
- A gewoon niet gebruiken. En ondersteun een echt Belgische maatschappij (Brussels Airlines is onder Lufthansa). Waarom Zaventem niet
- A Waarom Zaventem niet uitbouwen Belgisch met een groene geruisloze vloot?
- A Verschuiving vliegtuigverkeer naar Charleroi.
- A Gelijke normen voor alle gewesten. Als het Brussels geweest niet mee wil moet de luchthaven desnoods maar verhuizen.
- A Eerbiediging van de milieuwetten en niet meer alles toelaten door de luchtvaartmaatschappijen maar een "symbolische" boete te laten betalen.
- A Geen vraag vroeger moest het zo niet en al dat smoes moeg ik niet meer horen.
- A – schadevergoeding voor geleden mentale en fysieke schade