

RNP 07L of de zogenaamde “Crucke”-route

Toelichting Kaudenaarde wijk

15.09.2026 – 20u - Verloren Hofke (Theresialaan 79, 1700 Dilbeek)

Agenda :

0. Vragen die leven in de Kaudenaarde wijk
1. Waarvoor staat het burgercollectief “Bruegelvogelvrij” ?
2. Waarover gaat het en wat is er veranderd ?
3. Crucke opent de doos van Pandora
4. De overlast voor de “nieuw-overvlogenen”
5. “22 misverstanden” die de ronde doen !
6. De (recente) studies
7. De juridische procedure(s)
8. Onze politici
9. What comes next ?
10. Het plan van aanpak van “Bruegelvogelvrij”
11. Wat kunnen jullie als burgers doen ?
12. Diverse weetjes

Carl Ockerman (Herdebeekstraat, St. Anna Pedde)

Eddy Cousin (Rollestraat, St. Anna Pedde)

bruegelvogelvrij@gmail.com



BRUEGELVOGELVRIJ

23:02 23:27 23:31 23:33 23:37 23:39 23:42 23:44 23:47 23:50 23:53 23:58
00:01 00:03 00:05 00:07 00:11 00:14 00:16 00:18 00:21 00:25 00:29 00:32
00:43 00:46 00:54 00:59 01:05 01:13 01:30 01:33 02:55 03:59 04:25 04:51 05:06
05:13 06:17 06:23 06:28 06:51 06:56

STOP CRUCKE-ROUTE

0. Vragen die leven in de Kaudenaarde wijk

Bron : Kwint Broucke (mail 10.09.2026)

- Hoe komt het dat er nu veel meer vliegtuighinder is in de Kaudenaardewijk dan vroeger?
- Wat doet de bevoegde minister hieraan?
- Wat is het standpunt van de gemeente Dilbeek?
- Waarvoor staat Bruegelvogelvrij?
- In welke mate verschilt de juridische procedure van gelijkaardige dossiers in Lennik, Koekelberg, Schaarbeek,... en het Brussels Gewest?
- Wat is de status van de juridische procedure(s)?
- Wat kunnen wij als burgers concreet doen?

1. Waarvoor staat het burgercollectief “Bruegelvogelvrij” ?

➤ “Bruegelvogelvrij”

- ➔ inwoners onder de RNP07L-route voelden zich “vogelvrij” verklaard (geen politieke en wettelijke ondersteuning meer)
- ➔ terug naar een “vliegtuigarme(re)” overlast zoals voorheen

➤ Burgercollectief opgezet door de feitelijke vereniging “Voor Sint-Anna-Pede” (initiatiefnemer van de procedure)

- ➔ maar gaat dus wel degelijk veel ruimer dan Sint-Anna-Pede (Roosdaal, Lennik, Dilbeek, ...)
- ➔ “42 gezinnen” opgetrommeld op 3 weken tijd om de juridische procedure asap op te kunnen starten
- ➔ Vervolgens “crowdfunding” om financieel te ondersteunen

➤ Met als doel de impact van inwoners onder de landingsroute te beschermen

- ➔ qua impact op hun levenskwaliteit, gezondheid, nachtrust
- ➔ en op de waarde van hun eigendommen

➤ Door een onwettig ingevoerde route asap terug te draaien

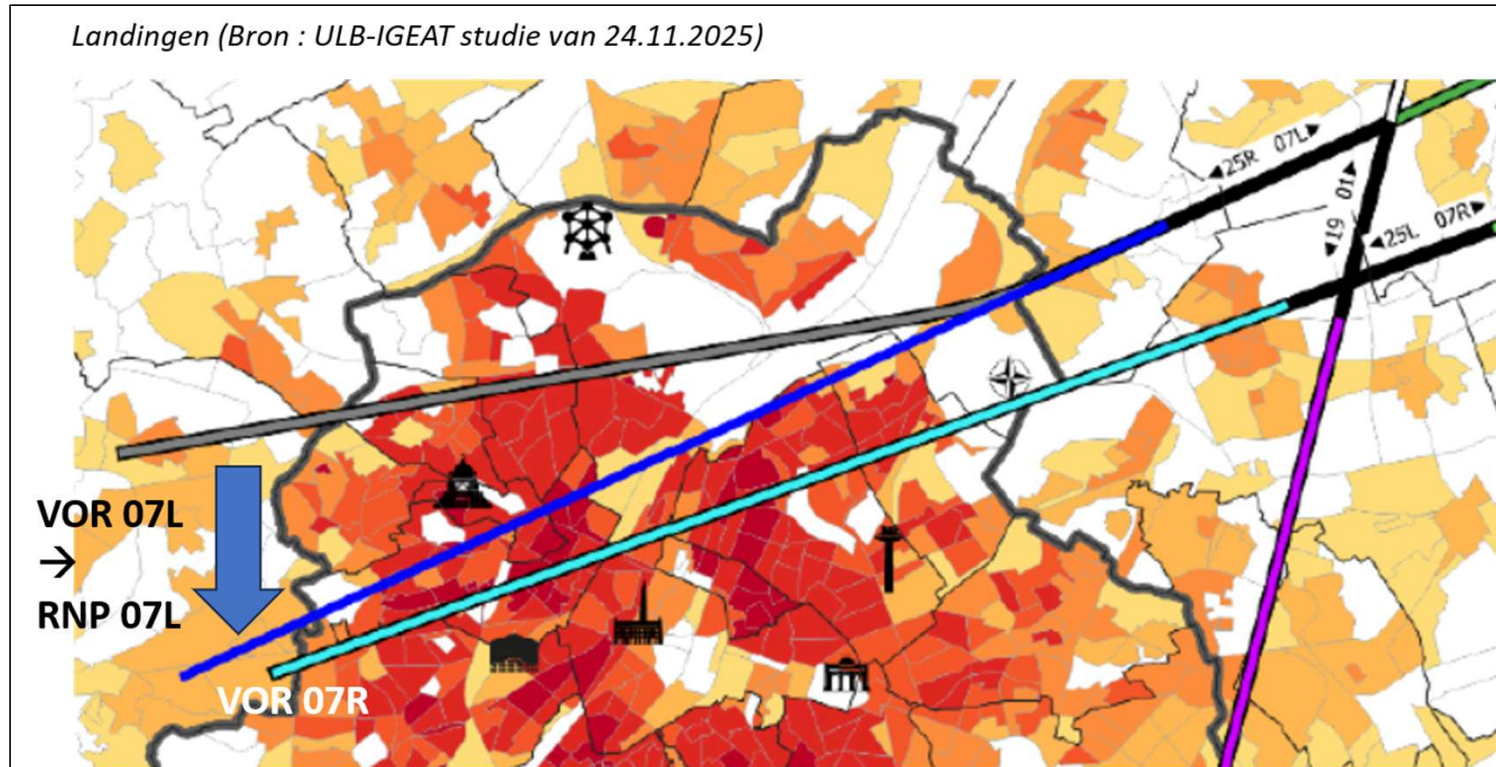
- ➔ Het burgercollectief streeft evenzeer verdeling na, maar niet op deze manier
- ➔ Eerst bestuderen en vervolgens met kennis van zaken beslissen, en niet omgekeerd



BRUEGELVOGELVRIJ
23:02 23:27 23:31 23:33 23:37 23:39 23:42 23:44 23:47 23:50 23:53 23:58
00:01 00:03 00:05 00:07 00:11 00:14 00:16 00:18 00:21 00:25 00:29 00:32
00:43 00:46 00:54 00:59 01:05 01:13 01:30 01:33 02:55 03:59 04:25 04:51 05:06
05:13 06:17 06:23 06:28 06:51 06:56
STOP CRUCKE-ROUTE

2. Waarover gaat het en wat is er veranderd ?

Het verleggen van de route +/- 5 km zuidwaarts, owv. Europese richtlijn 2018 “satellietgebonden navigatie tegen 2024”



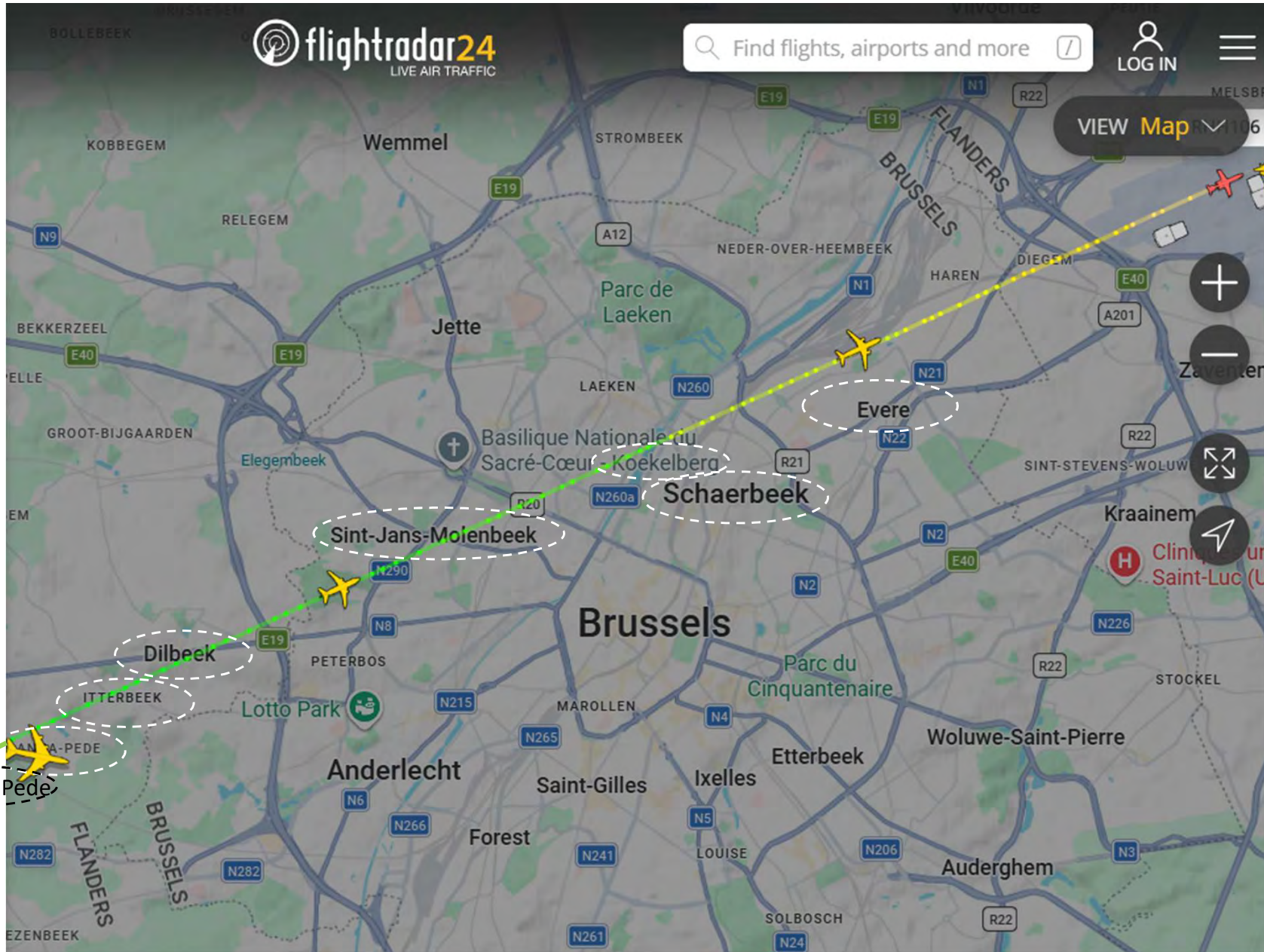
VOR 07L (Vhf Omnidirectional Range – een radionavigatiebaken)

→ Affligem, Ternat, Dilbeek, Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren (Bron : *motie Dilbeek 2018*)

RNP 07L (Required Navigation Performance – satellietnavigatie)

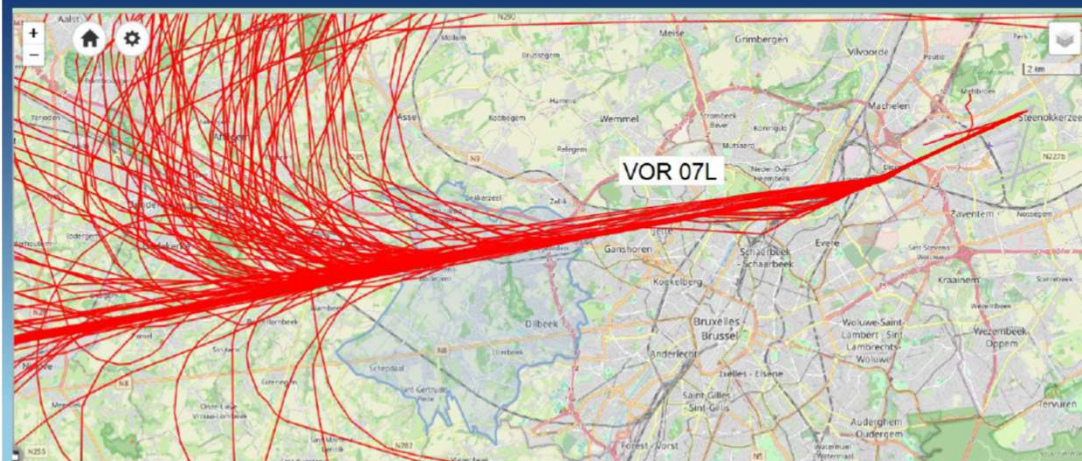
→ OLV-Lombeek, Lennik (St. Kwintens en St. Martens), St. Gertrudis Pede, St. Anna Pede, Itterbeek-Dorp, Dilbeek Centrum, ...)

RNP 07L

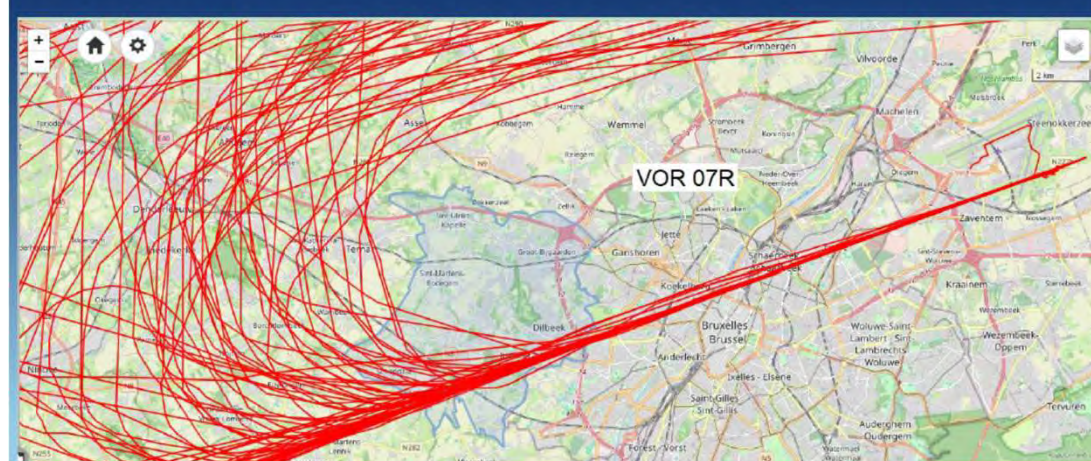


Landingen (Bron : Airport mediation)

VOR 07L →(Dag)

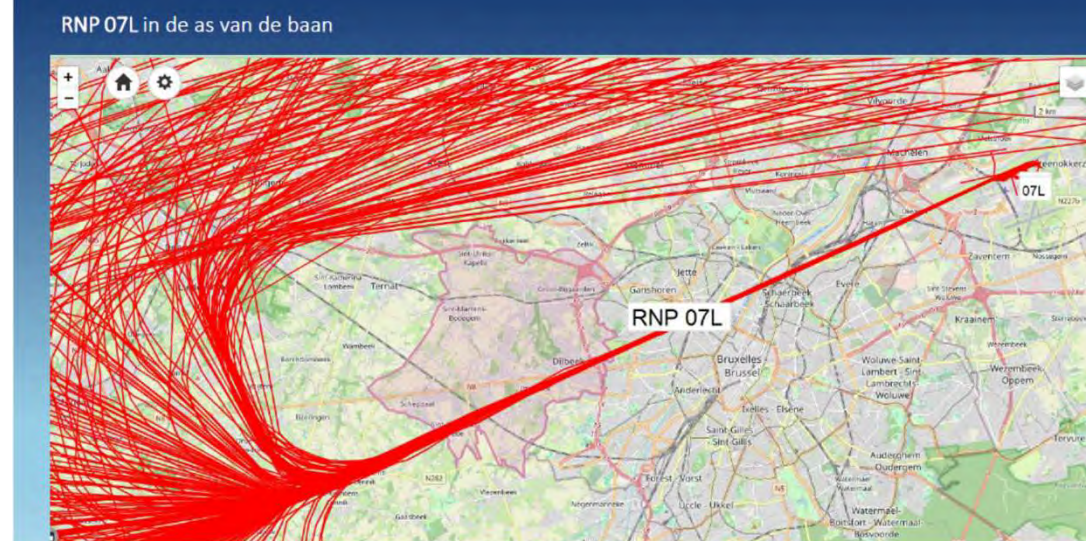


VOR 07R →(Avondschemering en 's Nachts)



Noot (info tussenkomst Jette) :
BSA-ANS heeft, na een grondige
veiligheidsanalyse, ook toegelaten
om 's nachts op de VOR07L
te landen !

RNP 07L →(Dag en Nacht, op 1 rechte lijn)



Bron :
ULB-IGEAT
24.11.2025

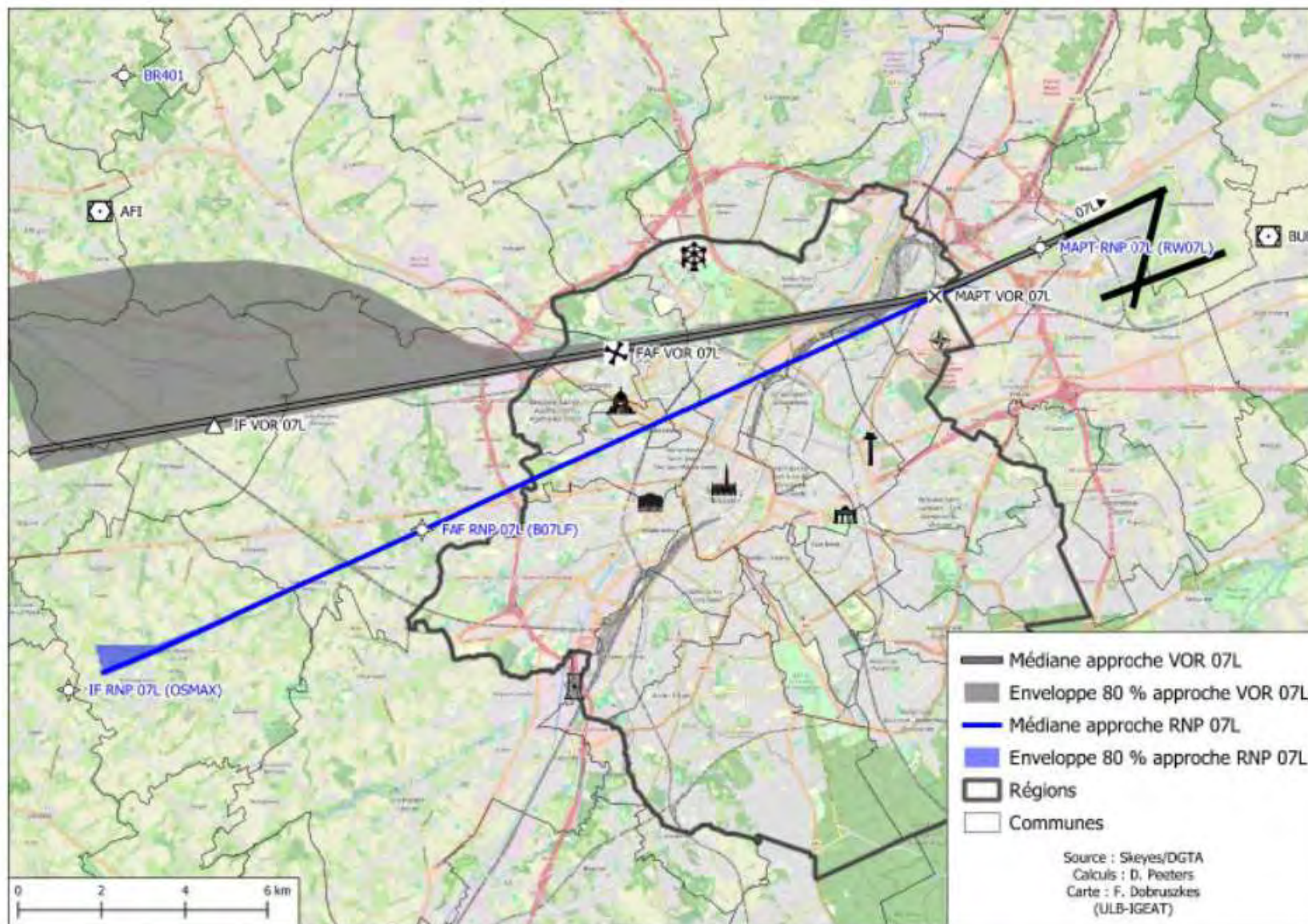
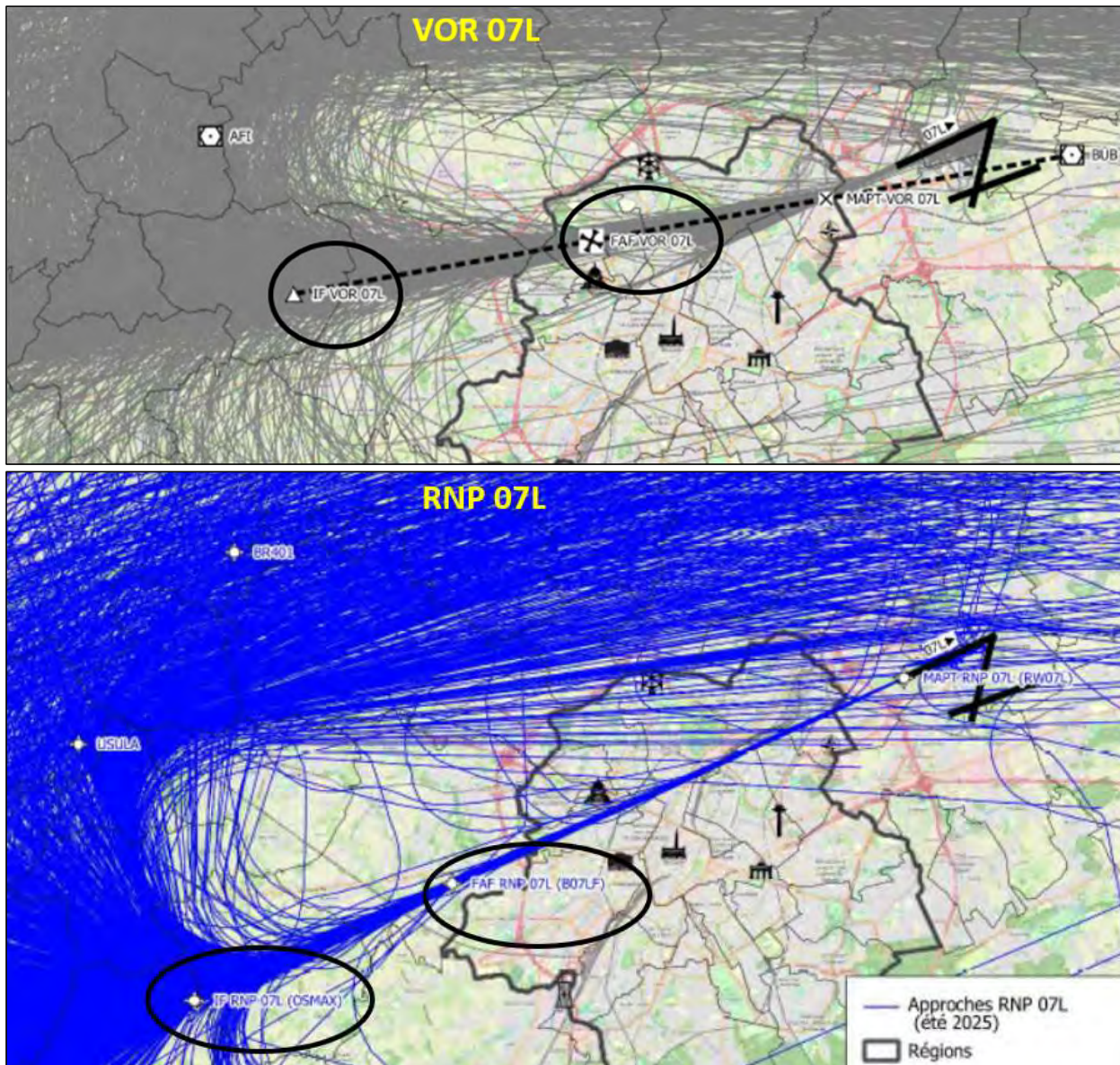


Figure 11. Médiane des approches VOR et RNP sur piste 07L

Verschuiving IF (Initial Approach Fix) en FAF (Final Approach Fix) Bron : ULB-IGEAT 24.11.2025



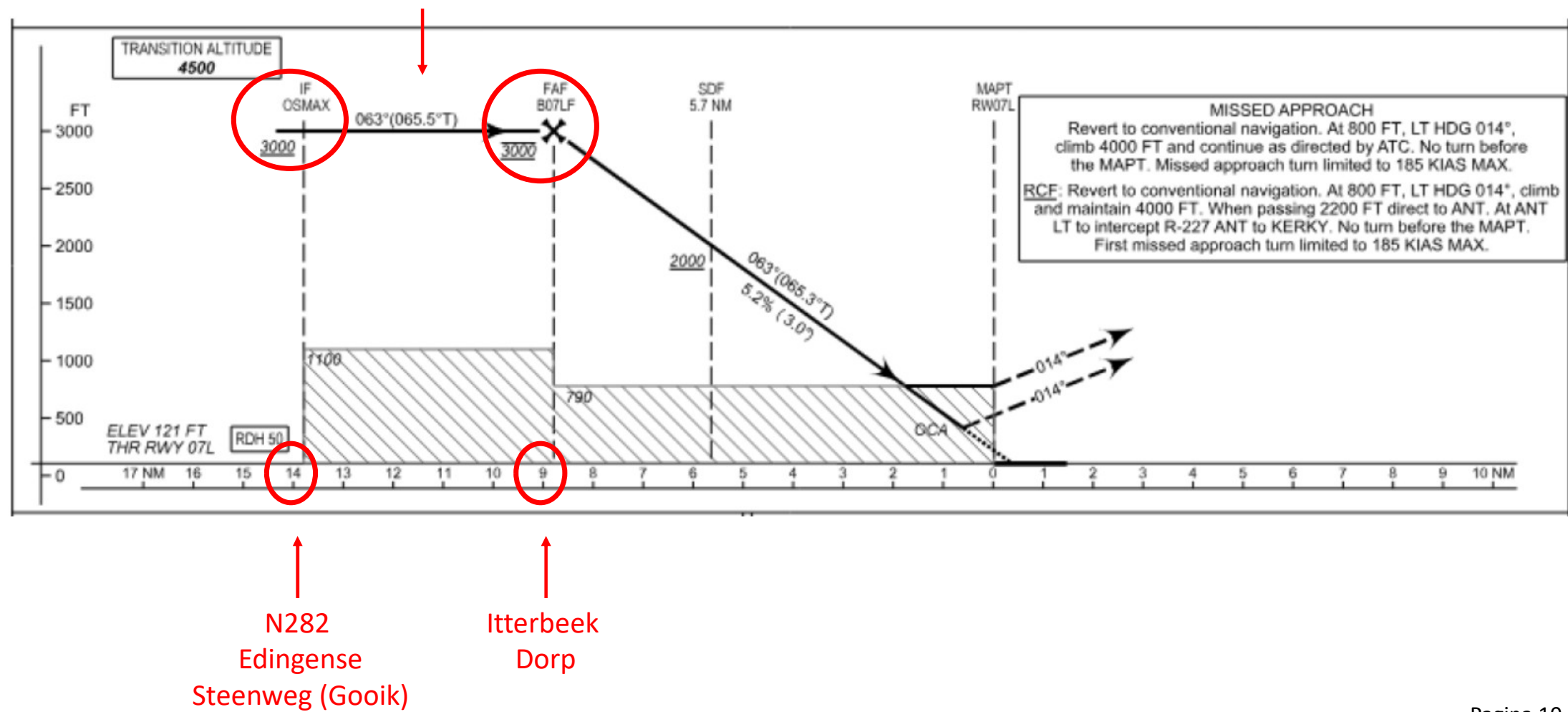
Bron :
1^e conclusies
Belgische Staat



Weergave van de punten USULA (1), OSMAX (2), B07LF (3) en RW07L (4). De lijn is zuiver indicatief. Bron: Geopunt.

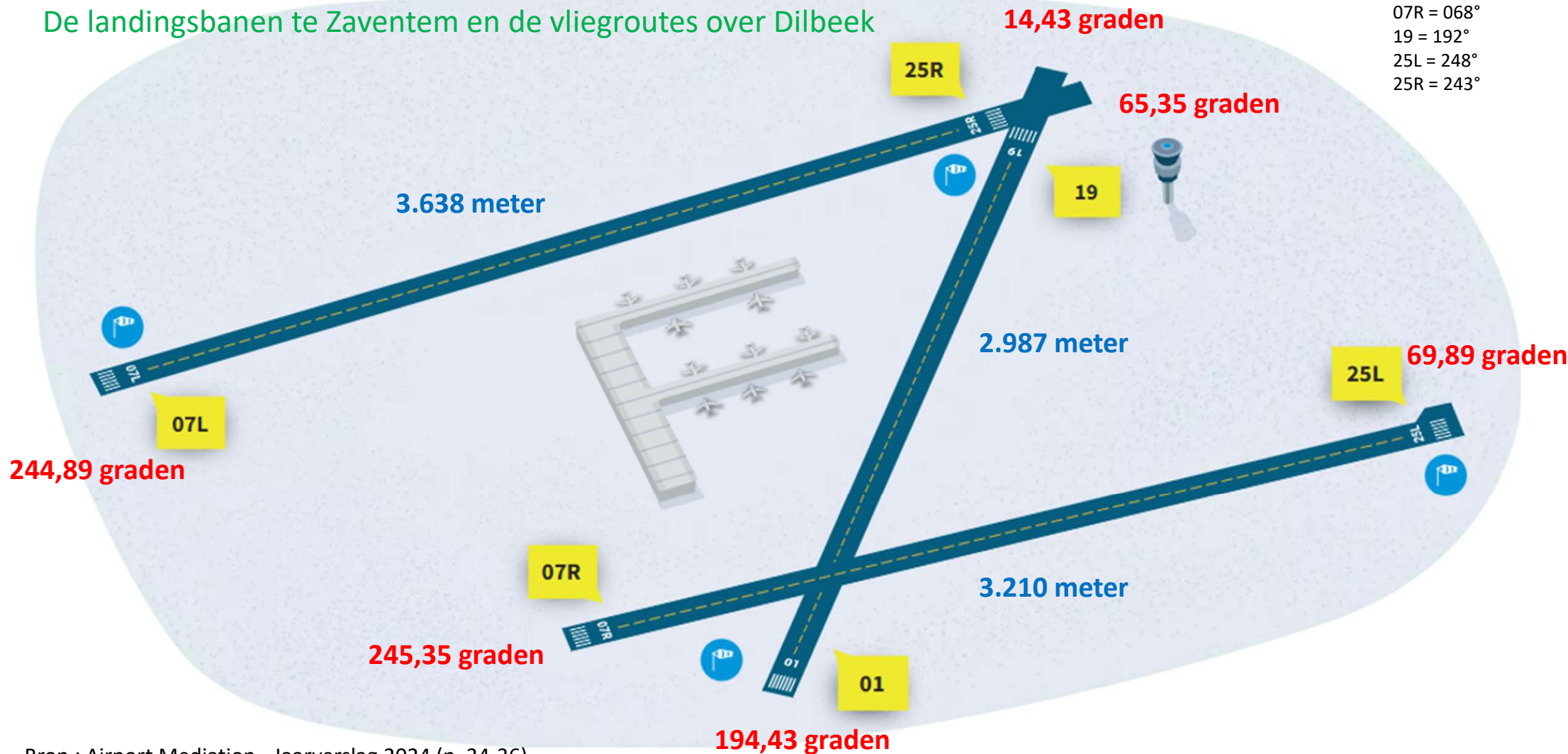
Bron :

1^e conclusies In praktijk rond de 2.750 voet (+/- 840 meter)
Belgische Staat maar ook soms lager
(en soms al met landingsgestel uit)



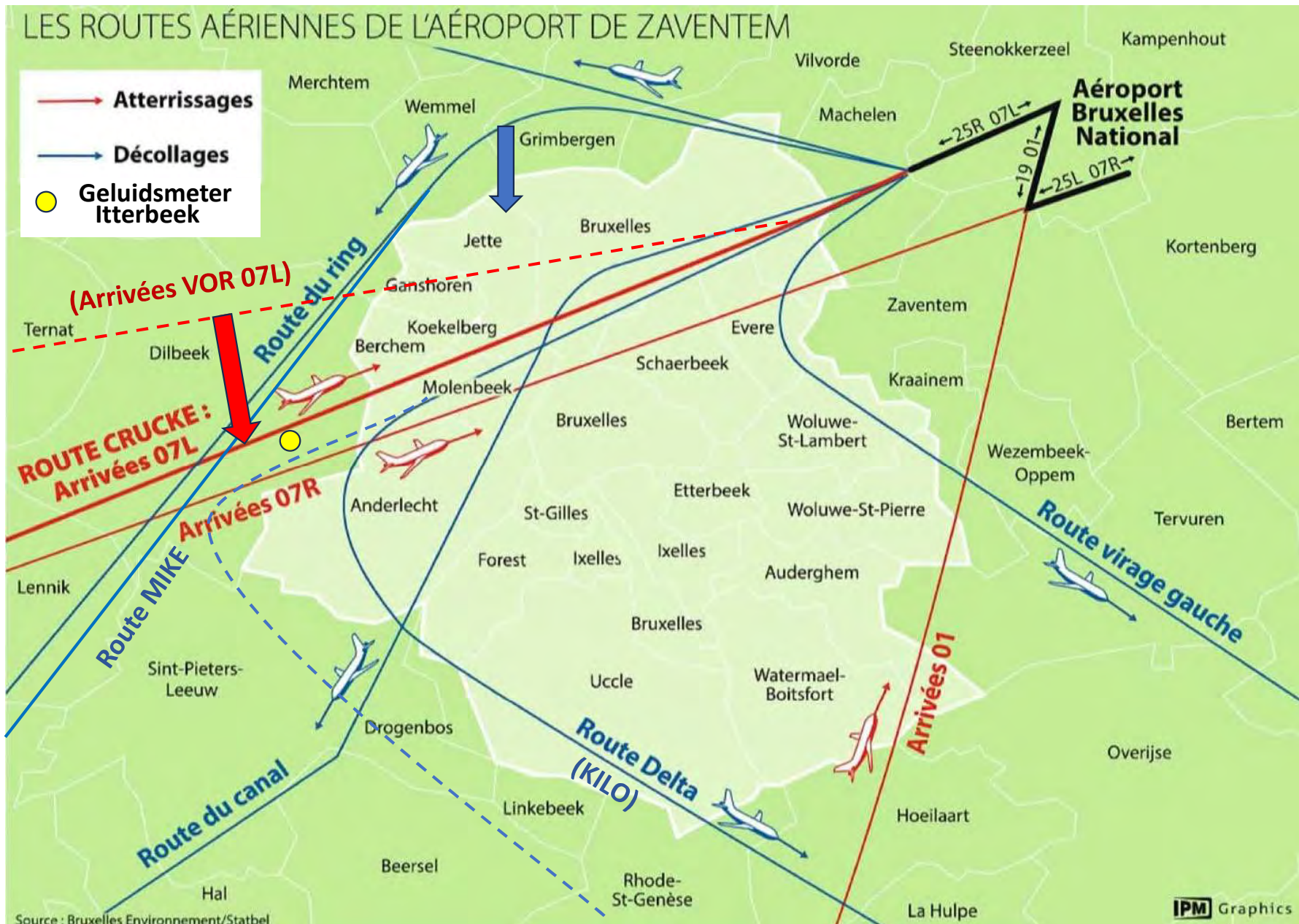
3. Crucke opent de doos van Pandora

De landingsbanen te Zaventem en de vliegroutes over Dilbeek



Bron : Airport Mediation - Jaarverslag 2024 (p. 34-36)

<https://airportmediation.be/documents/archive/REF%207450-P%20Jaarverslag%202024.pdf>



Het PRS-gebruik (banen 25L, 25R, 19 zijn preferentieel)

PRS

	RWY 25L/R	RWY 19 (TKOF only)
Tailwind MAX	7 KT	7 KT
Crosswind MAX	20 KT	20 KT

Niet PRS

	RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOF and ARR)
Tailwind MAX	0 KT - 3 KT (incl)	0 KT - 3 KT (incl)	0 KT - 3 KT (incl)
Crosswind MAX	20 KT	20 KT	20 KT

“Noord”

“Oost”

“Zuid”

PRS (PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM)				
	DAG (06u00-22u59)		NACHT (23u00-05u59)	
	ARR	DEP	ARR	DEP
MAANDAG	25R/L	25R	25R/L	25R/19
DINSDAG	25R/L	25R	25R/L	25R/19
WOENSDAG	25R/L	25R	25R/L	25R/19
DONDERDAG	25R/L	25R	25R/L	25R/19
VRIJDAG	25R/L	25R	25R/L	25R
ZATERDAG	25R/L	25R/19	25L	25L
ZONDAG	25R/L	25R/19	19	19

25L/R = Kanaalroute

Stille nachten: gebruik van een telkens verschillende baan gedurende de 3 nachten van het weekend:

- o Vrijdag – zaterdag: DEP 25R ENKEL tussen 23u00 – 00u59;
- o Zaterdag – zondag: DEP 25L ENKEL tussen 23u00 – 23u59;
- o Zondag – maandag: DEP 19 ENKEL tussen 23u00 – 23u59.

- Momenteel **incl. windstoten 5KT** (itt gerechtelijke veroordeling) (“De oplossing van het probleem” ?!)
- **Charleroi : 8 KT (excl. windstoten)**
- Wijziging Ministerieel besluit 19.09.2013 (Wathelet) : **“Baan 01 niet meer ondergeschikt aan Baan 07” !**

De Zuidoostelijke kant wordt maximaal ontweken (zowel bij opstijgingen als landingen)

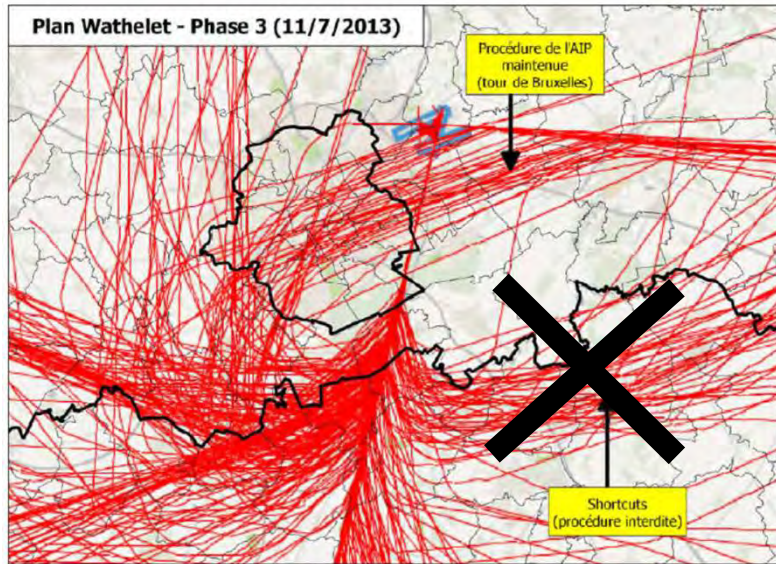
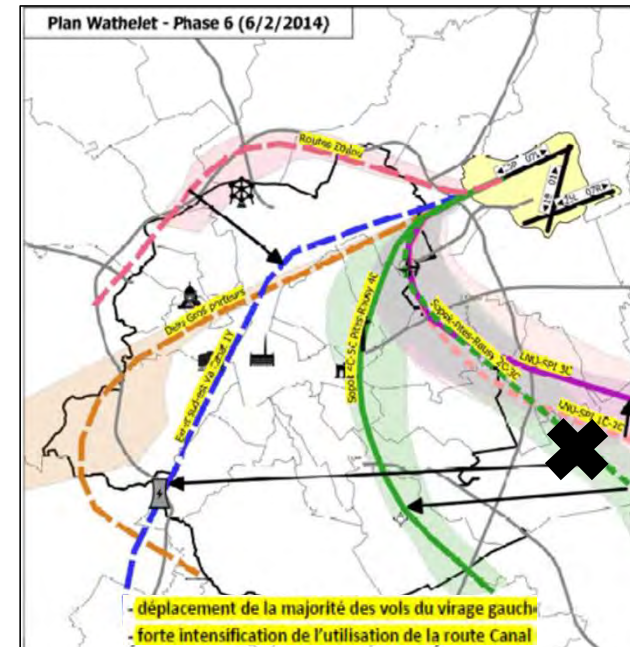


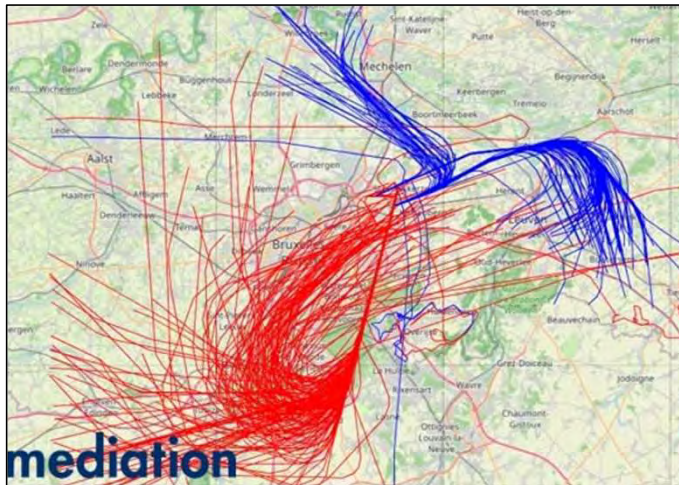
Figure 68. La phase 3 du « plan Wathélet » (atterrissages sur la piste 01)

Source : document présenté par Belgocontrol en 2013² auquel nous avons ajouté les limites régionales et les encadrés concernant les vols en provenance de l'est

Bron :
Historique du survol
de la Région de Bruxelles Capitale
(dd. 30.11.2016, Frédéric Dobruszkes)



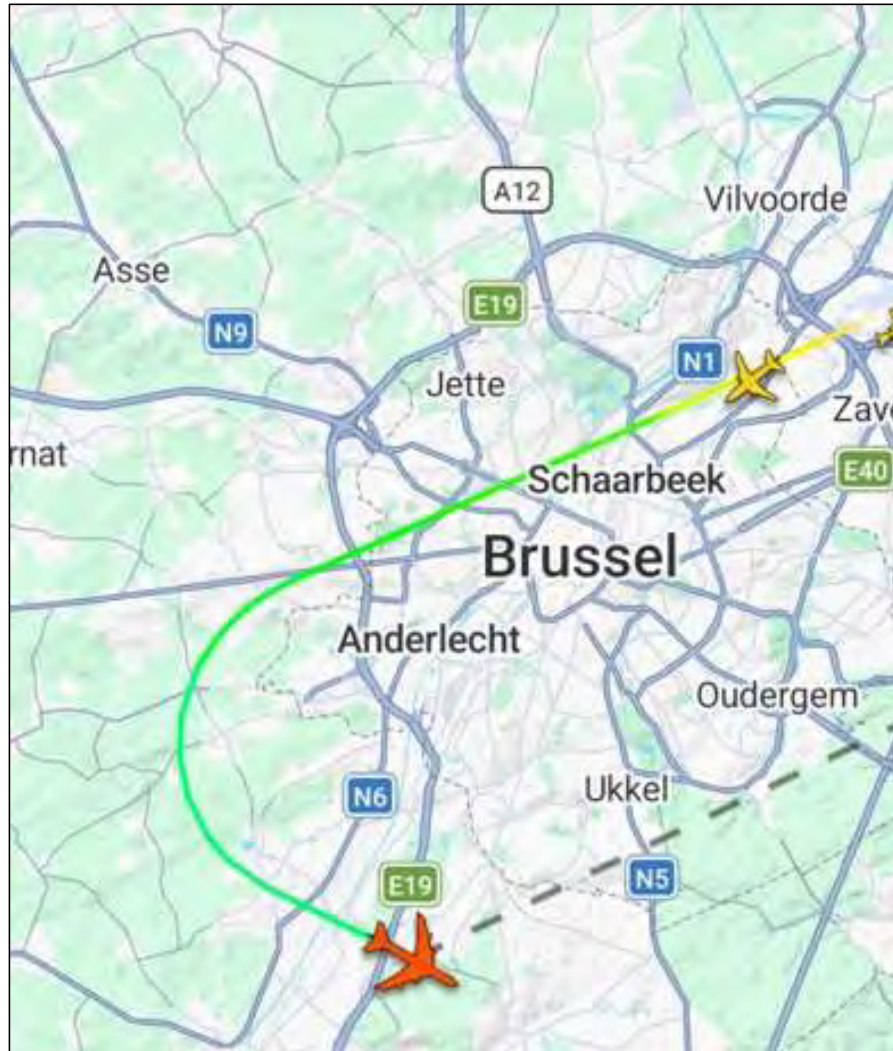
Bron : Airport Mediation
Landings Baan 01 (13u59 – 22u59)
[Zelfde scenario bij landingen Baan 07]



Bron : Bewonersoverleg
Skeyes dd. 15.06.2026



4-motorigen stijgen “rechtdoor” op om op 4.000 voet zuidoostwaarts te vliegen



Kalitta incident dd. 25.05.2008 :

*Cargovlucht van New York-JFK naar Bahrain (BAH)
met tussenstop te Brussel Nationaal (BRU).*

Opstijging vanaf baan 01, later aangegrepen om baan 01 te ontlasten.



Le survol de Bruxelles, par Frédéric Dobruszkes - Les mécanismes de l'ignorance en pratique

4. De overlast voor de “nieuw-overvlogenen”

4.1. Frequentie en aantal

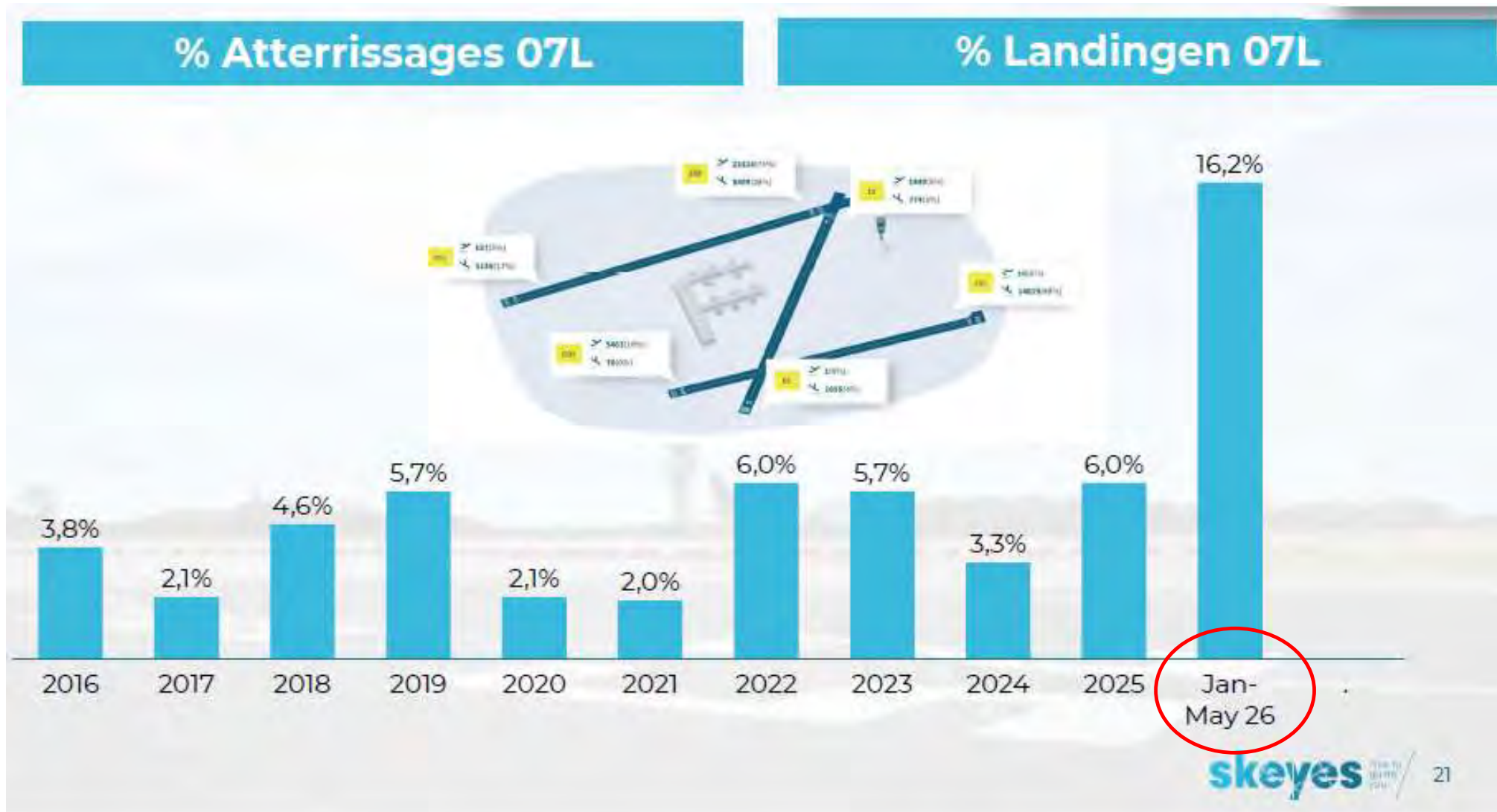
Baangebruik (landingen) [Bron : Airport Mediation]	01 (in %)	07L (in %)	Aantal Landingen 07L
2012	11,25	0,41	461
2013	22,32	0,92	998
2014	12,45	1,19	1.380
2015	12,62	2,35	2.811
2016	12,33	3,75	4.189
2017	8,75	2,06	2.451
2018	13,84	4,63	5.445
2019	6,98	5,66	6.640
2020	8,90	2,07	991
2021	14,25	2,00	1.188
2022	12,69	5,99	5.361
2023	12,47	5,74	5.117
2024	9,12	3,28	3.257
2025	13,77	6,56	5.902
2025 - Dec	5,10	16,30	1.287
2026 - Jan	0,80	6,90	498
2026 - Feb	4,80	20,10	1.437
2026 - Mrt	7,00	6,70	533
2026 - Apr	1,30	32,10	2.795
2026 - Mei	12,20	13,60	1.264
2026 - Juni (*1)	11,70	2,10	193
2026 - Juli (*1)	23,70	0,30	34
2026 - Aug	1,60	26,70	2526

Verschuiving baan 01 → 07

- “nieuw-overvlogenen”
- 2012 t/m 2024 : max. 5,99 % versus pieken vanaf Dec’25
- x3 à x4 tov VOR 07L landingen

(*1) Niet representatief : diverse werken op oa. banen 01 en 07

Bron : bewonersoverleg Skeyes in Steenokkerzeel dd. 15.06.2026



Overzicht sinds December 2025 : Baangebruik 07L/R (arrivals)

Landingen 07L/R Maand Overzicht	Landingen 07L/R Totaal	Landingen 07L/R 6-23u	Landingen 07L/R 23-6u	Landingen aantal uur Totaal	Landingen aantal uur 6-23u	Landingen aantal uur 23-6u	Gemiddeld in min:sec 6-23u	Gemiddeld in min:sec 23-6u
2025 - Dec	1.287	1.215	72	128	100	28	4:56	23:17
2026 - Jan	521	480	41	45	34	11	4:17	16:09
2026 - Feb	1.453	1.327	126	127	99	28	4:28	14:40
2026 - Mrt	542	504	38	42	34	8	4:36	12:57
2026 -Apr	2.805	2.553	252	217	167	50	3:56	11:48
2026 -Mei	1.278	1.214	64	90	77	13	3:50	12:30
2026-Juni	193	130	63	18	9	9	4:11	8:39
2026-Juli	29	-	29	7	-	7	-	14:02
2026-Aug	2.554	2.218	336	194	145	49	3:55	8:46

- Tijdens de **dag** “gemiddeld” om **4 à 5 minuten** (soms om de 90 seconden)
- Tijdens de **nacht** “gemiddeld” om de **10 à 15 minuten** (met pieken)
- Gedurende **ettelijke dagen, dag en nacht**

De realiteit van de laatste weken – Augustus 2026 : Baangebruik 07L/R (arrivals)

Tijdens de dag (over in totaal 145 uur) gemiddeld om de 3 minuten 55 seconden, tijdens de nacht (over in totaal 49 uur) om de 8 minuten 46 seconden

airportmediation				
DATE	TIMING	ARR 01	ARR 07L	ARR 07R
1/08/2026	10:58-23:59	-	175	1
2/08/2026	00:00-04:51	-	-	18
	04:51-23:59	3	272	-
3/08/2026	00:00-05:34	-	20	-
4/08/2026	-	-	-	-
5/08/2026	-	-	-	-
6/08/2026	-	-	-	-
7/08/2026	-	-	+73	-
8/08/2026	05:07-20:49	-	219	-
9/08/2026	-	-	-	-
10/08/2026	22:37-23:59	-	15	-
11/08/2026	00:00-23:59	-	310	-
12/08/2026	00:00-23:57	-	300	-
13/08/2026	00:00-17:35	1	97	-
14/08/2026	-	-	-	-
15/08/2026	12:34-23:56	-	152	-
16/08/2026	00:00-00:50	-	10	-
	08:07-15:03	-	114	-
17/08/2026	-	-	-	-
18/08/2026	-	-	-	-
19/08/2026	-	-	-	-
20/08/2026	-	-	-	-
21/08/2026	18:50-20:20	40	-	-
22/08/2026	-	-	-	-
23/08/2026	16:50-21:41	80	-	-
24/08/2026	00:31-05:59	14	-	-
	06:00-23:59	1	285	1
25/08/2026	00:00-06:00	-	40	-
	06:00-23:59	-	284	3
26/08/2026	00:00-00:26	-	6	-
	17:43-23:59	-	107	1
27/08/2026	00:00-07:19	2	46	1
28/08/2026	-	-	-	-
29/08/2026	-	-	-	-
30/08/2026	-	-	-	-
31/08/2026	-	-	-	-
TOTALS		141	2452	25

2026 - Augustus									
Dag		Begin uur	Eind uur	Aantal uur	Begin uur detail	Eind uur detail	#Landingen RNP 07L VOR 07R	Gem dag / minuut	Gem nacht / minuut
Zaterdag	01/08/2026	10:58	23:59	13:01	10:58	22:59	161	4:29	
Zondag	02/08/2026	0:00	23:59	24:00	23:00	0:00	20		3:00
			"07R" -->		0:00	5:59	18		20:00
					6:00	22:59	257	3:58	
Maandag	03/08/2026	0:00	5:34	5:34	23:00	5:34	31		12:43
Vrijdag	07/08/2026	16:53	20:47	3:54	16:53	20:47	73	3:12	
Zaterdag	08/08/2026	5:07	20:49	15:42	5:07	5:59	2		2:00
					6:00	20:49	217	4:06	
Maandag	10/08/2026	22:37	23:59		22:37	22:59	2	11:00	
Dinsdag	11/08/2026	0:00	23:59		23:00	5:59	44		9:33
					6:00	22:59	264	3:52	
Woensdag	12/08/2026	0:00	23:59		23:00	5:59	48		8:45
					6:00	22:59	253	4:02	
Donderdag	13/08/2026	0:00	2:24		23:00	2:24	30		6:48
		12:46	17:35		12:46	17:35	79	3:39	
Zaterdag	15/08/2026	12:29	23:59		12:29	22:59	140	4:30	
Zondag	16/08/2026	0:00	0:50		23:00	0:50	22		5:00
		8:07	15:03		8:07	15:03	114	3:38	
Maandag	24/08/2026	6:00	23:59		6:00	22:59	279	3:39	
Dinsdag	25/08/2026	0:00	23:59		23:00	5:59	47		8:56
					6:00	22:59	269	3:48	
Woensdag	26/08/2026	0:00	0:26		23:00	0:26	27		3:11
		17:38	23:59		17:38	22:59	97	3:19	
Donderdag	27/08/2026	0:00	7:19		23:00	5:59	47		8:56
					6:00	7:19	13	6:05	
							2.554	3:55	8:46

2.452 + 25 + 73 (07.08.2026) = 2.550 vs 2.554

(Nachtvluchten : cfr. volgende pagina)

Augustus 2026 (vervolg) : Baangebruik 07L/R (arrivals) – “Nachtvluchten”

2026 - Augustus												
Nachtvluchten		Van	Tot	Aantal	23:00	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	
					23:59	00:59	01:59	02:59	03:59	04:59	05:59	
Zondag	02/08/2026	23:00	6:00	38	15	4	7	3	3	2	4	
Maandag	03/08/2026	23:00	5:34	31	11	7	7		2	2	2	
Zaterdag	8/08/2026	5:27	6:00	2							2	
Dinsdag	11/08/2026	23:00	6:00	44	12	11	4	5	2	3	5	
Woensdag	12/08/2026	23:00	6:00	48	16	13	4	8	1	4	2	
Donderdag	13/08/2026	23:00	2:24	30	12	13	4	1				
Zondag	16/08/2026	23:00	0:50	22	12	10						
Dinsdag	25/08/2026	23:00	6:00	47	7	16	8	5	2	4	4	
Woensdag	26/08/2026	23:00	0:26	27	21	6						
Donderdag	27/08/2026	23:00	5:59	47	13	14	5	5	2	6	2	
				336	119	94	39	27	12	21	21	

Tussen 02:00 – 04:00
Meestal “iets” rustiger

Vanaf 06:00
“vullen bak”

4.2. Geluidsoverlast

Meetpunt Itterbeek	Aantal vluchtgecorrleerde geluidsbewegingen Laeq, 1s, max > 50			Arr. + Dep in dB(A)			
				Lday (07-19u)	Levening (19-23u)	Lnight (23-07u)	Lden
	Arr. + Dep.	Arr.	Dep.				
2026 - Mrt	1.619	545	1.074	45,5	46,6	41,6	49,6
2026 - Apr	3.743	2.818	925	50,7	50,3	45,4	53,7
2026 - Mei	2.347			48,2	46,9	40,7	49,9
2026 - Juni	1.607			42,9	44,6	42,2	49,1
2026 - Juli	1.472			41,5	43,6	40,4	47,4
2026 - Aug	3.610			49,4	50,2	45,9	53,6
		3.363	1.999				

- “nieuw-overvlogen” (landingen)
- Vlaanderen heeft geen geluidsnormen (itt Brussel)
- WHO richtlijn : Lnight < 40 dB, Lden < 45 dB
- Hoge Gezondheidsraad : Lamax < 60 dB +
geen nachtvluchten 23-7h
- Correlatie D/A (+5 à 10 dB), overlast 4-motorigen

Meetpunt Itterbeek	Aantal vluchtgecorrleerde geluidsbewegingen Laeq, 1s, max > 50			Arrivals Laeq, 1s, max in dB(A)							Departures Laeq, 1s, max in dB(A)						
				50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-85	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-85
	Arr. + Dep.	Arr.	Dep.														
2026 - Mrt	1.619	545	1.074	3	16	128	326	68	4		51	387	501	105	13	13	4
2026 - Apr	3.743	2.818	925	4	45	728	1.644	376	21		71	366	388	71	15	14	
2026 - Mei	2.347																
2026 - Juni	1.607																
2026 - Juli	1.472																
2026 - Aug	3.610																
		3.363	1.999	7	61	856	1.970	444	25	0	127	753	889	176	28	27	4

Meetpunt Itterbeek	Aantal vluchtgecorrleerde geluidsbewegingen Laeq, 1s, max > 50			Departures Laeq, 1s, max in dB(A)							Dep. - 4-motorigen KIL0-route (recht door 4.000 voet) Laeq, 1s, max in dB(A)						
				50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-85	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-85
	Arr. + Dep.	Arr.	Dep.														
2026 - Mrt	1.619	545	1.074	51	387	501	105	13	13	4		2		1	12	12	4
2026 - Apr	3.743	2.818	925	71	366	388	71	15	14			2	1	4	13	14	
2026 - Mei	2.347																
2026 - Juni	1.607																
2026 - Juli	1.472																
2026 - Aug	3.610																
		3.363	1.999	122	753	889	176	28	27	4	0	4	1	5	25	26	4

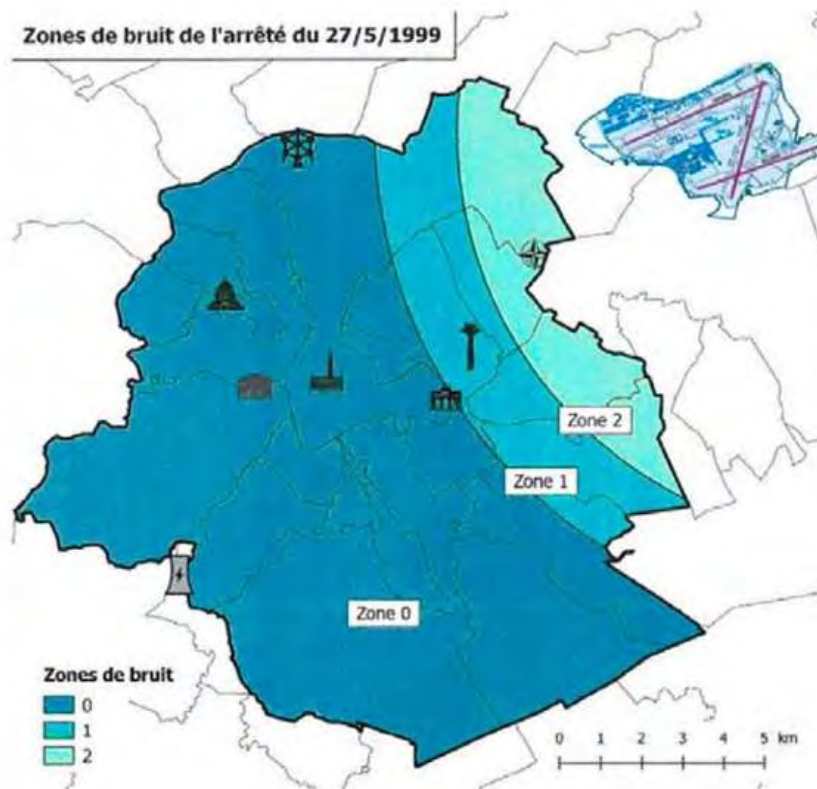


NMT 72-2 - Itterbeek

Ter info : Brussel heeft wel geluidsnormen itt Vlaanderen

Online monitoring :

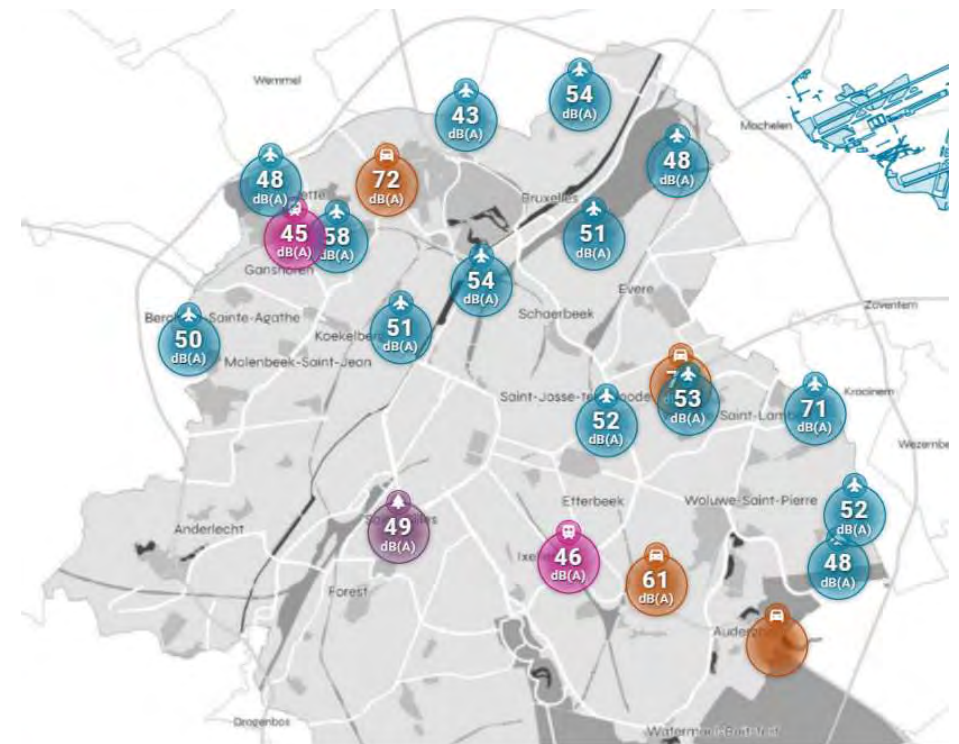
<https://noisemonitoring.brussels/sara/sara6/#/sara6/home?site=BE>



Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt in 3 zones onderverdeeld: van zone 2 die het dichtstbijzijnde is van de luchthaven tot zone 0 die het volledige Gewest bedekt.

Voor elke zone wordt de maximaal toegestane waarde voor de geluidshinder uitgedrukt in dB(A) en vastgesteld voor zowel 's nachts als overdag:

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



4.3. Gezondheid, fijn stof, ...

Als wetenschappelijk sterk bewezen obv openbare wetenschappelijke studies waarop Bond Beter Leefmilieu, artsen zoals Marc Goethals en internationale gezondheidsinstanties zich baseren in het debat over vliegtuiglawaai, nachtvluchten en ultrafijn stof rond Brussels Airport

Effect	Sterkte bewijs
Slaapverstoring door nachtvluchten	Zeer sterk
Stressrespons door vliegtuiglawaai	Zeer sterk
Hogere bloeddruk	Sterk
Hypertensie	Sterk
Hart- en vaatziekten	Sterk
Impact ultrafijn stof op longen	Sterk
Neurologische/cognitieve effecten UFP	Toenemend bewijs
Exacte lokale impact specifiek rond Zaventem	Minder rechtstreeks onderzocht

5. “22 misverstanden” die de ronde doen !

Samengevat door “Free Air 4 Brussels” (*antwoorden : cfr. oa. FB dd. 07.09.2026 (15u41)*)

1. “Het verwijderen van de Crucke-nadering zal **banen** op Brussels Airport **vernietigen**” : ONWAAR.
2. “De **rechte RNP-route** 07L wordt door **Europa** opgelegd” : ONWAAR.
3. “Een RNP-nadering moet **recht** zijn” : ONWAAR.
4. “Deze route **bestaat al jaren**” : ONWAAR in de manier waarop deze bewering wordt gebruikt (tijdelijke werken vs structurele invoering).
5. “Het is **niet de Crucke-route**” : ONWAAR.
6. “Het was slechts een **technische beslissing**, geen politieke” : ONWAAR — en dit is geen verspreking.
7. “De minister voert simpelweg **rechterlijke uitspraken** uit” : VERKEERD INFORMATIE — deadline van **1 oktober 2026** zal dat bewijzen.
8. “Het gaat maar om één persoon of een **kleine groep activisten**” : ONWAAR.
9. “Tegenstanders willen de vliegtuigen alleen maar **naar andere gebieden** verplaatsen” : ONWAAR.
10. “Tegen de RNP 07L-route zijn is **tegen de luchtveiligheid** ingaan” : ONWAAR.
11. “Met satellietnavigatie glijden vliegtuigen **geruisloos**” : ONWAAR.
12. “Startbaan **01 is te kort** en de **kruising** met 07 is gevaarlijk” : ONWAAR.
13. “Het is maar een **tijdelijke test**, geen reden tot bezorgdheid” : ONJUISTE redenering.
14. “De overlast wordt overdreven door een paar **overgevoelige bewoners**” : ONWAAR.
15. “**Brusselse geluidsnormen** zijn een privilege dat de luchthaven belet te opereren” : ONWAAR.
16. “Het is **Brussel tegen Vlaanderen**” : ONWAAR. En gevaarlijk.
17. “De bewoners wisten het toen ze hun **huizen kochten**” : ONWAAR.
18. “Brussel wordt **'s nachts gespaard**” : ONWAAR.
19. “Het enige ongemak is het **lawaai**” : ONWAAR.
20. “De inwoners (van Brussel) zijn **geraadpleegd**” : ONWAAR.
21. “Deze weg **kost niets**” : ONWAAR – belastingbetaling betaalt finaal de dwangsommen/schadevergoeding, alsook de gezondheidsfactuur
22. “**Vlootvernieuwing** zal het probleem oplossen” : ONWAAR.

RNP 07L “Route Crucke” : FACTS & MYTHS

Utilisation temporaire (travaux)

Tijdelijk gebruik (tijdens werken)



Travaux terminés – en/in sept 2025 - werken al ten einde

Route Crucke en test jusque – route in testfase tot: 31/10/2026



Guidage satellite obligatoire
selon directive UE (RNP)

Verplichte satellietnavigatie onder
EU recht (RNP)



EU Regulation 2018/1048 → “performance based navigation”
.... généralement / meestal via satellite (tel que / zoals RNP)

MAIS n'impose pas de route rectiligne unique (approche courbe possible) - MAAR legt geen rechte unieke route op

Droit UE impose aussi des actions contre pollution sonore /
EU recht legt ook actieplannen op tegen geluidsbestrijding &
“Balanced Approach” (EU Regulation/ 598/2014 & Directive 2002/49)



C'est le vent / 't Is de wind



Oui, le vent influence l'usage des pistes / Ja, de wind beïnvloedt
gebruik landingsbanen (25R/L), MAIS

Critique sur les modalités de calcul / Kritiek op berekeningswijze

Règles pas toujours appliquées systématiquement / regels
niet altijd consequent toegepast

Vent = Piste ≠ Route

Wind = Landingsbaan ≠ Route



Het ware verhaal hoorden we van de CEO van Skeyes (himsel) op het gebruikersoverleg van 15.06.2026 ... “12 extra vliegtuigen per uur” ... economie, economie en nog eens economie !

Niet-preferentiële banen

Met de VOR 07L was alternatief A vanuit veiligheidsoogpunt gunstiger dan alternatief B.

CRITERIA	ALTERNATIEF A (BAAN 01)	HISTORISCH ALTERNATIEF BAAN 07L MET VOR
 Baan-configuratie	Kruisende banen	Enkele baan
 Lengte van de baan (banen)	2.941 m	3.350 m
 Weers-omstandigheden	Bruikbaar bij lage zichtbaarheid	Vereist goed zicht
 Instrument-naderingsprocedures	3D	2D
 Beschikbare nadering- en landingshulpmiddelen	ILS	VOR
 Circuits en luchtverkeers-omstandigheden	54 bewegingen / u	40 bewegingen / u
 Andere factoren vermeld in de lokale instructies	24/7	Uitsluitend daglicht

Niet-preferentiële banen

Met RNP 07L werd alternatief B operationeel gunstiger dan alternatief A.

CRITERIA	ALTERNATIEF A (BAAN 01)	NIEUW ALTERNATIEF B (BAAN 07L MET RNP)
 Baan-configuratie	Kruisende banen	Gescheiden parallelle banen
 Lengte van de baan (banen)	2.941 m	3.350 m
 Weers-omstandigheden	Bruikbaar bij lage zichtbaarheid	Bruikbaar bij lage zichtbaarheid
 Instrument-naderingsprocedures	3D	3D
 Beschikbare naderings- en landingshulpmiddelen	ILS	RNP
 Circuits en luchtverkeers-omstandigheden	54 bewegingen / u	66 bewegingen / u
 Andere factoren vermeld in de lokale instructies	24/7	24/7

6. De (recente) studies

6.1. “To 70” dd. 20.10.2025 (jaarlijkse geluidsberekeningen Brussels Airport)

Als gevolg van **toenemende geluidbelasting over (dicht)bevolkte gemeenten** in de omgeving van de luchthaven neemt het totaal aantal potentieel **sterk gehinderden, ernstig gehinderden, en ernstig slaapverstoorden toe.**

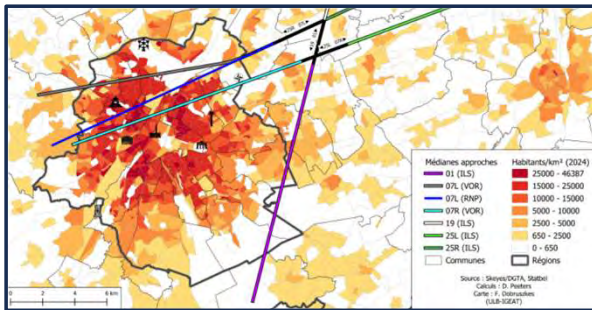
Om de toename van geluidshinder over (dicht)bevolkte gebieden ten westen van de luchthaven te beperken, kan het zinvol zijn om het ontwerp en/of de **toepassing van de PBN-procedure** voor aankomsten op baan 07L te **heroverwegen**. Logisch te beschouwen ontwerpvarianten daarbij zijn:

- Varianten waarbij de PBN-procedure **dichter bij de (VOR) vliegroutes** van 2024 liggen;
- Een **overlay** van de VOR vliegroutes van 2024;
- Combinatie van een **(nieuwe) PBN-procedure** met een op **hinder-geoptimaliseerde PBN-procedure** als laatst genoemde niet onder alle omstandigheden uitvoerbaar blijkt.

6. De (recente) studies

6.2. ULB-IGEAT - studie dd. 24.11.2025 : RNP 07L invoering vernietigend over de ganse lijn !

➤ Studie in het bezit van Crucke bij zijn 2^e verlenging dd. 16.12.2025 (verlenging RNP 07L tot 31.10.2026)



Approche	Habitants	25L=1	01=1
01	33 791	3,1	1,0
07L VOR	161 082	14,8	4,8
07L RNP	271 483	24,9	8,0
07R	303 502	27,9	9,0
07L VOR + 07R	456 943	42,0	13,5
07L RNP + 07R	409 728	37,6	12,1
19	15 351	1,4	0,5
25L	10 892	1,0	0,3
25R	14 304	1,3	0,4
25L+25R	25 196	2,3	0,7

Tableau 9. Population résidant à proximité des approches (2024)

Calculé sur 15 km depuis le seuil de piste et 1 km de part et d'autre de la médiane.

Condition de sélection : centroïde du secteur statistique inclus dans le buffer de la médiane.

4. Conclusions et recommandations

1. Réaliser une analyse de risque (*risk assessment*) des approches 07L VOR, 07L RNP et 07R RNP.
2. Restaurer le caractère exceptionnel de l'utilisation des pistes 07L et 07R dans l'AIP.
3. En lien avec ceci, s'assurer que les approches sur piste 01 ne se font que lorsque cela est strictement nécessaire, ce qui implique une transparence sur les critères de choix des pistes par l'ATC (arbre de décision et décisions au jour le jour).
4. Étudier une approche 07L RNP AR pour maintenir approche courbée, solution de moindre mal lorsque l'atterrissage sur piste 07 est réellement inévitable.
5. Dès lors que la publication d'une approche RNP standard et donc rectiligne est imposée par l'Union européenne, prévoir une gradation comme suit dans le choix des approches en cas de vent du nord/nord-est/est obligeant à dévier du PRS :
 - a. Approche sur piste 01
 - Lorsque le vent l'impose réellement :
 - b. Approche préférentielle RNP AR sur piste 07L pour tous les opérateurs, avions et équipages certifiés.
 - c. Pour les autres, utilisation de l'approche RNP 07L rectiligne.
6. En lien avec la gradation du point 5 :
 - a. Inscrire dans l'AIP qu'en cas d'utilisation de la piste 07L, l'approche RNP AR est privilégiée (noise abatement procedure).
 - b. Mettre en place une transparence dans le choix des configurations de piste par le contrôle aérien en :
 - Rendant public l'arbre de décision de choix des pistes utilisé par le contrôle aérien.
 - Rendant publiques les données alimentant cet arbre de décision.
 - Justifiant toute non-utilisation du PRS
 - En justifiant le choix qui est fait parmi le gradient précité au point précédent (approche 01 puis approche RNP AR 07L puis approche RNP rectiligne).

6.3. Internationale CGX-studie dd. 30.06.2026

Scenario 1 : satelliet op vroegere VOR 07L

→ Perfect mogelijk maar Skeyes lijkt (nog) niet te willen

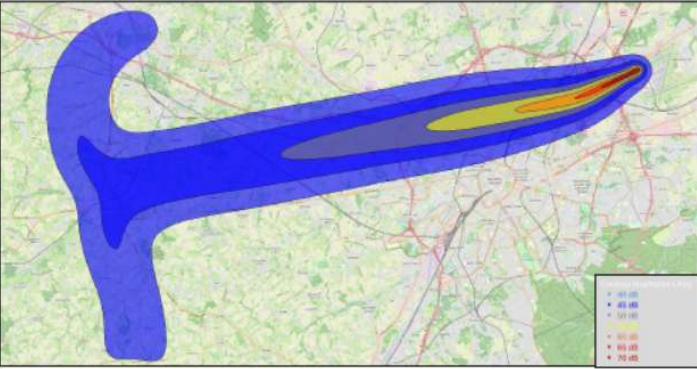


Figure 8-2 : scénario 1 - offset de la VOR 07L actuelle

Scenario 3 : nieuwe “RNP-VPT”- route

→ Probeer dat maar eens verkocht te krijgen aan de Noordrand ! 

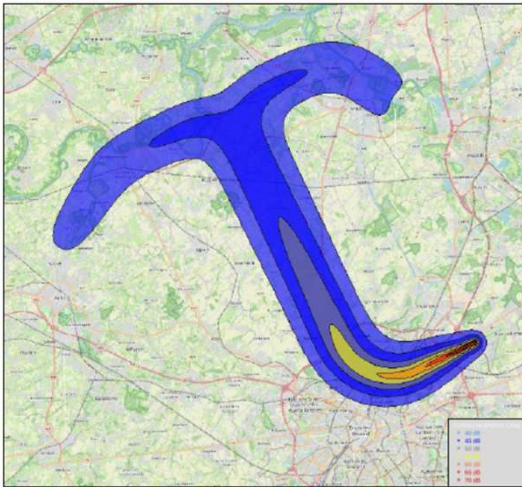


Figure 8-4 : scénario 3 - création d'une RNP-VPT

Scenario 2 : Interceptie 4.000 voet, dalingshoek 3,2°

→ Weinig tot geen effect

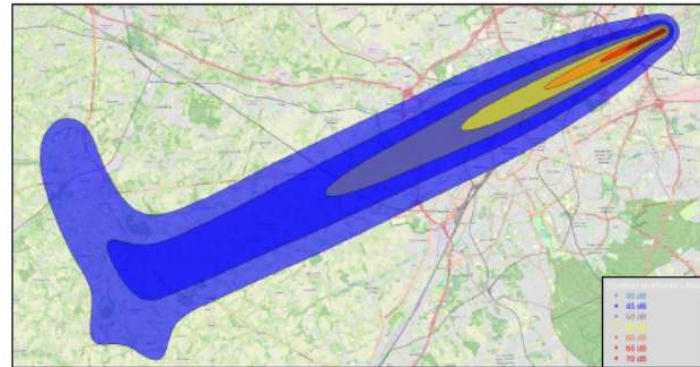
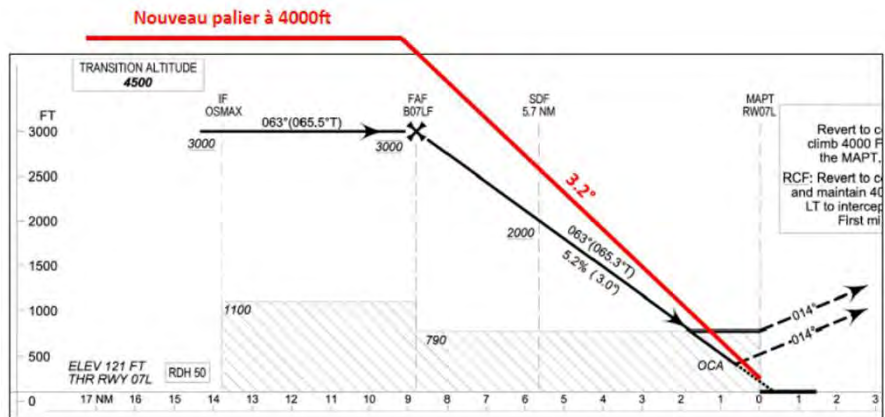


Figure 8-3 : scénario 2 – augmentation de la pente d'approche et de l'altitude d'interception de la RNP 07L actuelle



- Studie werd niet verkregen via Openbaarheid van Bestuur
- Stuk 5 tussenkomst Jette (met burgemeester Claire Vandevivere, toevallig dezelfde partij als die van Crucke, “Les Engagés”)
- Bestelbon Crucke getekend op **08.09.2025**
 - « *Réalisation d’une étude pré-conceptuelle visant à identifier, analyser et comparer une ou plusieurs procédures d’approche PBN alternatives à la ‘actuelle procédure provisoire RNP en 07L à Brussels Airport pour le compte du SPF Mobilité & Transports.* »
- Opdracht eerder al gegeven door Gilkinet op **27.07.2022** , maar nooit uitgevoerd, of resultaten niet bekend
- Aantal geïmpacteerde bewoners per scenario (cfr. lager)

“Satelliet op VOR 07L”

	Référence (RNP 07L actuelle)	Scénario 1 (offset)	Scénario 2 (pente à 3.2°)	Scénario 3 (RNP-VPT)
70 dB	48	47	34	47
65 dB	1 253	1 203	1 060	1 230
60 dB	13 221	8 095	11 788	11 853
55 dB	105 399	72 972	91 465	31 729
50 dB	278 128	160 675	273 066	89 912
45 dB	458 954	326 981	462 981	216 945

Figure 8-5 : population survolée estimée pour chaque scénario et chaque isophone

7. De juridische procedure(s)

...

~~Pagina 31 t/m 32~~

~~Pagina 34 t/m 36~~

7.2. Lopende procedures RNP 07L

1. “42 gezinnen uit Dilbeek, Lennik, OLV Lombeek”

- Procedure ten gronde, met vraag tot voorlopige maatregelen en schorsing van de RNP07L
- Advocatenbureau “Verbist”
- Betekening dagvaarding 10.07.2026
- Inleidingszittingen 23.07.2026 en 30.07.2026
- Pleitdatum 08.02.2027
- Tussenkomen partijen contra : Sint-Pieters-Woluwe, Kraainem en Wezembeek-Oppem (+ 2 Vzw's en 10 inwoners), Jette
- Tussenkomen partijen pro : Koekelberg, Molenbeek, en straks allicht “Free Air 4 Brussels” (200 gezinnen)

2. “Brussels Gewest”

- Milieustakings-vordering
- Advocatenbureau “Liedekerke”
- Inleidingszitting 29.07.2026, volgende zitting 11.01.2027
- Schorsing RNP 07L, maar enkel dwangsommen tijdens de nacht
- In principe kan men dus tijdens de dag RNP 07L blijven gebruiken, en 's nachts VOR 07R (zelfde geïmpacteerd)
- Tussenkomen partijen : Brussel Stad en nagenoeg alle Brusselse gemeenten, en straks allicht “Free Air 4 Brussels”

3. “Lennik”

- Milieustakings-vordering
- Advocatenbureau “LDR”
- Betekening dagvaarding 27.08.2026
- Inleidingszitting 02.09.2026 en 09.09.2026
- Tussenkomen partijen, we vermoeden contra : Noordrandgemeenten (waaronder Meise en Grimbergen)
- Pleitdatum “September 2027” ?

Waar blijven Dilbeek en Roosdaal (OLV Lombeek) ?

7.5. Repliek 1^e conclusies Belgische Staat

➤ De Belgische Staat verwijt ons traagheid (“al meer dan een jaar gewacht om te dagvaarden”)

- Wij zijn de eersten om de procedure opgestart te hebben
- De Europese Verordening tot invoering van de satellietnavigatie dateert al van 18 juli 2018 (deadline invoering Jan’2024)
- Gilkinet vroeg al bijkomende studies sinds 27.07.2022
- Een dagvaarding leid je niet zomaar in
 - Vroegere tijdelijke werken met RNP 07L-gebruik werden steeds ingetrokken
 - Overlast pieken pas vanaf Dec’25
 - Inwerking dossier vanaf ‘nul’ gezien vroeger nooit overlast van de landingen
 - Opvragen info via Openbaarheid van Bestuur (en beroepen)

➤ De RNP07L werd ingevoerd owv “veiligheidsredenen”

- 6 cases uit 2023 en 2024 ! Waar nu ook geland wordt op lage(re) hoogten !
- Waarom werd dan bij iedere ministeriële instructie gestipuleerd om ze uit het AIP te halen ?
- BSA-ANS heeft, na een grondige veiligheidsanalyse, ook toegelaten om ’s nachts op de VOR07L te landen !
- Veiligheids- en implementatiestudies worden niet gedeeld door Skeyes (cfr. Openbaarheid van Bestuur)
- Er zijn al andere onveilige situaties geweest : cfr. SAS dd. 05.02.2026 (wind 110° en 5 knopen, waarbij perfect het PRS gebruikt kon worden)

➤ Arrest Hof van Beroep van 14.04.2025 gaat over andere vliegroutes

- ‘t Zal wel zijn, men heeft sindsdien een route bij gecreëerd
- Doch het arrest legt haarfijn vast met respect van welke grondwettelijke regels hoe een vliegroute kan worden uitgetekend

➤ Wij zouden de toestand voor en na en de schade beter moeten uitleggen, volgens de Belgische staat.

- Voorheen was er geen landingsoverlast voor de “nieuw-overvlogen”

➤ “Overlast” wordt niet aangetoond en eisers wonen op 15 à 20 km van de luchthaven

➤ “Isolatie” van de woningen (alsof we met gesloten ramen moeten slapen, en niet buiten mogen komen bij oostenwind)

➤ Het ontbreken van “eigendomstitels” (waar Staat perfect bezit over Patrimoniumdocumentatie)

➤ Het uittekenen van de vliegroutes is een “federale bevoegdheid”

8. Onze politici

8.1. Minister Crucke

- Het is “de Crucke route niet”, ondanks zijn ministeriële besluiten met “intrekking van de RNP07L”
 - 29.04.2025

27 août 2025 : Fin effective des travaux. Prévoir la publication d'un NOTAM suspendant la procédure RNP07L et rétablissant la procédure VOR 07L. 
 - 23.07.2025 (1^e verlenging tot eind 2025)

1er janvier 2026 : publication d'un NOTAM suspendant la procédure RNP07L. La procédure reste toutefois publiée dans l'AIP.
 - 16.12.2025 (2^e verlenging tot 31.10.2026)

1er novembre 2026 : publication d'un NOTAM suspendant la procédure RNP07L. La procédure reste toutefois publiée dans l'AIP.
- Studies werden initieel beloofd tegen eind Feb'26 (hogere interceptie en dalingshoek), en eind Mrt'26 (alternatieve routes).

De resultaten zijn er nu sinds 30.06.2026 → maar hoe zullen ze politiek gebruikt/misbruikt worden en tegen wanneer effectief ingevoerd ?
- Een nieuwe route invoeren kan Crucke eigenhandig van de ene dag op de andere, om optimalisaties te voorzien heeft hij “interfederale goedkeuring” nodig :
 - 1^e deadline/belofte 21.07.2026 niet gehaald
 - Quid 2^e deadline/belofte 01.10.2026, en hoe structureel ? Benieuwd !

8.2. Motie Gemeenteraad Dilbeek dd. 26.06.2018

- Unaniem goedgekeurd met kennis van zake !
- Na voorafgaand lobbywerk ombudsdienst/-man de week ervoor nl. 12.06.2018 (met vraag tot kopie van de beslissing) !

Aangezien uit wetenschappelijke meteorologische bevindingen blijkt dat door klimaatverandering of door andere redenen het aantal momenten **met oostenwind toe neemt** en aldus de overlast voor Dilbeek in dezelfde mate toe neemt voor de vliegtuigen die landen en laag over daken scheren.

Aangezien uit de toelichting op 12 juni j.l. blijkt dat door een politieke beslissing van de federale overheid ertoe kan gekomen worden dat:

- door aanvlieghoogte te verhogen de **overlast te verminderen**
- **de luchtlijnen bij landingsprocedure kunnen verlegd worden** voor de lijn Affligem/Ternat/Dilbeek/Sint-Agatha-Berchem/Ganshoren
- de landingsprocedures **met meer zin voor mate en evenwicht te verdelen**

Tevens werd duidelijk dat er technische oplossingen zijn die de **hinder kunnen beperken** door middel van een **nieuwe aanvliegmethode** technisch de 'RNP approach' genoemd (Required Navigation Performance).

In tegenstelling tot het traditioneel navigeren op basis van radiobakens op de grond, maakt een RNP procedure ook gebruik van satellietgegevens. Dit biedt **tal van voordelen** zoals het optimaliseren van vliegroutes door een **nauwkeurigere navigatie** en **positieve effecten op vlak van milieu en veiligheid**. Vliegtuigen kunnen bij het landingsproces veel langer op hogere hoogte blijven vooraleer ze de feitelijke landing inzetten. Concreet zouden bij oostenwind dalende vliegtuigen véél hoger boven Dilbeek vliegen (800 tot 1000 voet).

Overwegende dat wel degelijk moderne technieken bestaan die de **hinder boven de vliegroutes aanzienlijk kunnen beperken**:

Overwegende dat de invoering van de RNP approach op landingsbanen 07L en 07R **geen negatieve impact heeft op andere gemeenten**,

Gemeenteraad Dilbeek van 26.06.2018

Minuut 2u41 - 2u56 van de link (na de reclame)

<https://www.youtube.com/live/m1oyiNjpfA?si=wU4ApF-ekKo3PWYg>

Nvdr. : Om niet echt vrolijk van te worden !

Motie betreffende de problematiek van laagvliegende vliegtuigen over Dilbeeks grondgebied ingediend namens de fracties N-VA, LVBurgemeester-VLD, Cd&V/DNA en SpA/Groen.

Leden

Anneleen Van den Houte	Schepen	Aanwezig
Bernadette Van Collie	Schepen	Aanwezig
Bruno Steenput	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Carine Walravens	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Cedric Dujardin	Gemeenteraadslid	Aanwezig
David De Freyne	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Diane Van Hove	Schepen	Aanwezig
Dirk Janssens	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Elke Zelderloo	Schepen	Aanwezig
Francis Tratsaert	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Frank De Dobbeleer	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Georges De Vliegheer	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Guy Pardon	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Jan Erkelbout	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Jan Margot	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Jef Valkeniers	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Jef Vanderoost	Schepen	Aanwezig
Jos Crabbe	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Karel De Ridder	Schepen	Aanwezig
Karina Peeters	Voorzitter gemeenteraad	Aanwezig
Lies Vereecke	OCMW-voorzitter - schepen	Aanwezig
Linda Janssens	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Luc De Backer	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Luc Deleu	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Lucille Briglia-Biesmans	Gemeenteraadslid	Verontschuldigd
Marc Willen	Gemeenteraadslid	Verontschuldigd
Marianne Vanden Houte	Algemeen directeur	Aanwezig
Martine Pitteljon	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Michel Dandoy	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Michel Valkeniers	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Natascha Vanhee	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Nathalie Staquet	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Paul Vanden Meerssche	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Stefaan Platteau	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Stijn Quaghebeur	Schepen	Aanwezig
Walter Zelderloo	Gemeenteraadslid	Aanwezig
Willy Segers	Burgemeester	Aanwezig

8.3. (College van Burgemeester en Schepenen (CBS)) Dilbeek

- Onderhandelen ...
- Geen juridische procedure, want probleem wordt verplaatst naar Noord-Dilbeek, en dit na er mede voor gezorgd te hebben dat de route eerst naar Zuid-Dilbeek werd verschoven
- Standpunt van het CBS Dilbeek dd. 11.05.2026 mbt de "balanced approach" procedure, opgelegd door Europa na vernietiging van de nieuwe omgevingsvergunning
 - *"Baan 01 moet ingeschakeld worden tijdens de daluren op de luchthaven (middaguren, 's nachts)"*
 - ➔ Geen ondergeschiktheid baan 01 tov baan 07 los vd windrichting, in tegenstelling tot < 2013
 - ➔ Tijdens de piek blijft men de RNP 07L promoten oww de 12 extra landingen per uur
 - *"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"*
 - ➔ Dus niet enkel om medische of dringende redenen (cfr. Dorpsradenvergadering)
 - ➔ DHL's en co blijven 's nachts doorgaan, hoewel perfect mogelijk in dagslots
 - ➔ Geen Europese nacht (22-7) maar behoud Belgische nacht (23-6)
 - *"De gemeente Dilbeek heeft vooral hinder door landende vliegtuigen bij 'oostenwind' "*

Economie, economie en nog eens economie ...
en wat met de gezondheid van de Dilbeekse burgers ?
- Commissaris Dilbeek – Koen Luppens (HLN 17.08.2026, nav "laserincident")
*"We hebben onmiddellijk een patrouille die richting uitgestuurd.
Maar zonder exacte locatie is dat onbegonnen werk"*

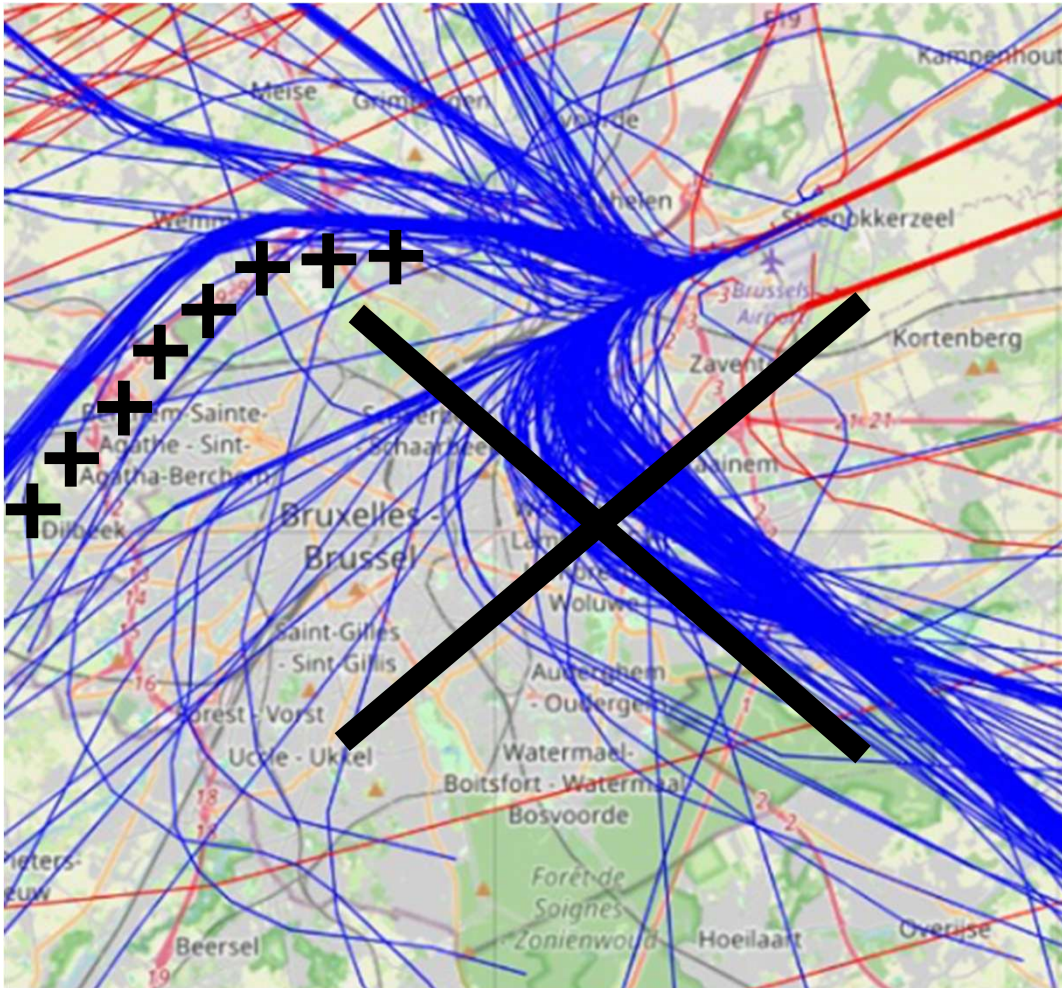


9. What comes next ?

Pagina 41

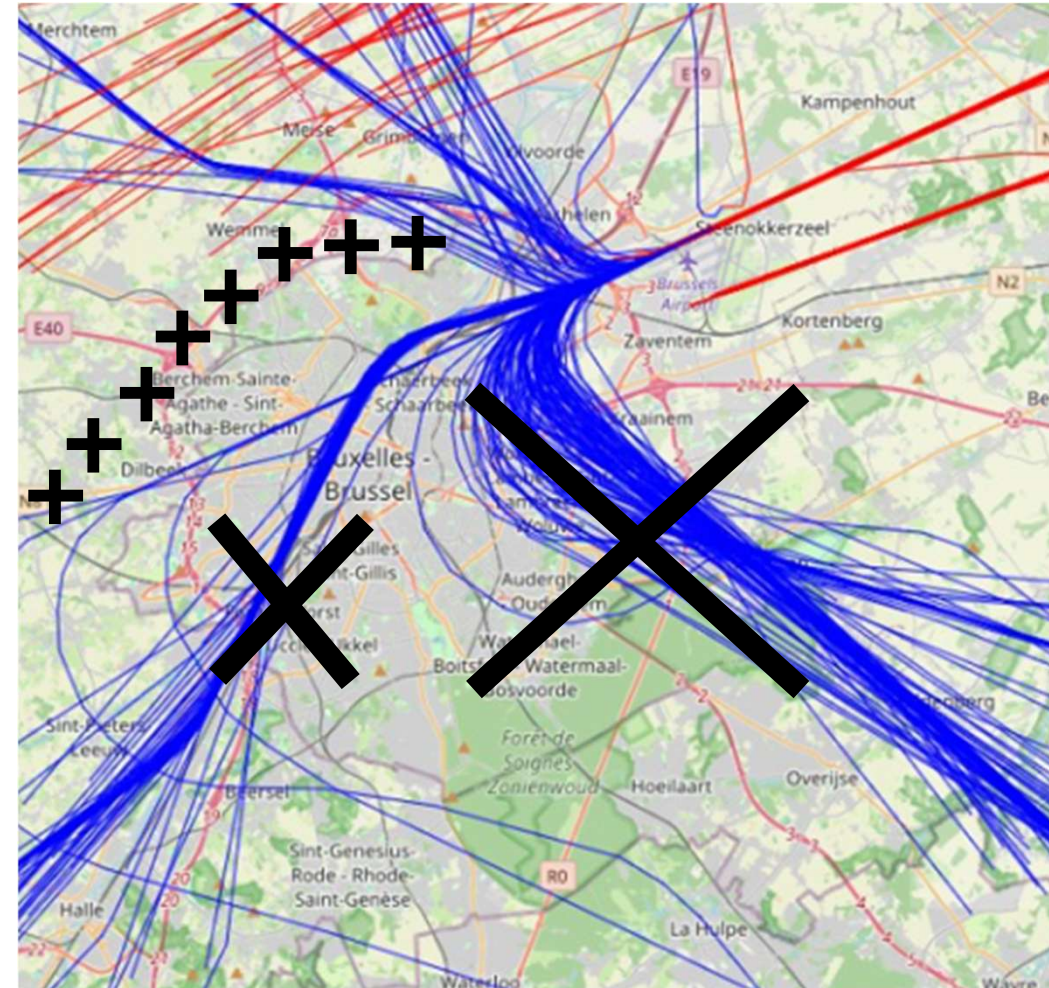
Alle opstijgingen via CIV-Ring ? Alle opstijgingen in rechte lijn (à la 4-motorige vliegtuigen) ? ... ?

Weekdag (opstijgingen) : donderdag 26.03.2026 (6-23u)



Bron : Facebook-pagina Airport Mediation dd. 27.03.2026

Weekenddag (opstijgingen) : zaterdag 28.03.2026 (6-23u)



Bron : Facebook-pagina Airport Mediation dd. 30.03.2026

10. Het plan van aanpak van “Bruegelvogelvrij”

Overgemaakt aan burgemeesters Dilbeek en Lennik, alsook het kabinet van minister Crucke

Vliegenvanger
Eddy Cousin · Topbijdrager · 13 maart ·

Landingen RNP 07L : dit is wat er moet gebeuren (zowel **in het belang van Noord- als Zuid-Dilbeek**, alsook Lennik)

0. **Onmiddellijk intrekken onwettig ingevoerde RNP 07L** (studies en inspraak moeten voorafgaandelijk gebeuren, niet erna)

Dit kan van de ene dag op de andere, net zoals ze ingevoerd werd (de VOR 07L en VOR 07R naderingsroutes zijn nl. nog steeds gepubliceerd) !

1. **Baan 01 prioritair gebruiken** boven baan 07 (= toepassen pijler 3 “balanced approach”, beschikbare banen gebruiken over de minst bevolkte gebieden wanneer de windnormen het toelaten, en cfr. voorstel ULB-IGEAT studie van 24.11.2025).

Ook hier zijn geen verdere studies voor nodig, en is de toestand zoals het een aantal maand geleden in praktijk werd toegepast !

2. Toepassen **windnormen en verstrengen effect van windvlagen** (= bevorderen PRS-gebruik)

3. **Interceptie op 4.000 voet** (ipv 3.000 voet), **dalingshoek op 3,2 graden**, **korter bij de luchthaven** (= verkorten IF (Intermediate Fix) en FAF (Final Approach Fix) (cfr. aan gang zijnde studie (initieel verwacht tegen “eind feb’26”))

4. De verdere optimalisering van RNP 07L (ifv **pijler 3 “balanced approach”, “curved approaches/landingen”**) (cfr. aan gang zijnde studie (initieel verwacht tegen “eind maart’26”)), na neutrale en **objectieve veiligheids-risicoanalyse** van het “route”gebruik van VOR 07L, VOR 07R, RNP 07L maar dan wel allen satellietsgewijs (cfr. voorstel ULB-IGEAT studie van 24.11.2025), en zoeken naar billijke verdeling Noord en Zuid.

Pas nadien kan de satellietgebonden RNP 07L route daadwerkelijk ingevoerd worden, nadat alle studies en impact onderzocht werd !

5. En verder de **Europese vs Belgische nacht** (en het al/niet toestaan van de **nachtvluchten**), de **verouderde toestellen** en de **niet-reglementaire opstijgingen**, ...

Dit voorstel van verdere aanpak werd zowel overgemaakt aan de Burgemeesters van Dilbeek en Lennik, als aan het kabinet van minister Crucke !

11. Wat kunnen jullie als burgers doen ?

Neem deel aan de Crowdfunding :

Financiële steun meer dan welkom in deze procedureslag !



Financieel steunen kan door :

- Te storten op bankrekening **BE56 7330 7602 4788** van de Vereniging **"Voor Sint-Anna-Pede"** die terzake het initiatief genomen heeft onder de naam van het burgercollectief BRUEGELVOGELVRIJ, met mededeling **"Bruegelvogelvrij"**.
- Iedere euro die op deze bankrekening wordt gestort met de mededeling "Bruegelvogelvrij" wordt integraal aan de kosten van de procedure besteed.
- Op eenvoudige vraag zal inzage/transparantie verleend worden in de gestorte bedragen en de aanwending ervan.

En verder :

- "Spread the word" : vertel het verder aan jullie burens, kennissen en familieleden !
- Spreek jullie verkozenen aan !
- Dien klacht(en) / bezwa(a)r(en) in bij airport mediation(ombudsdienst)!

<https://airportmediation.be/nl/index.html>

12. Diverse weetjes

- Arrest Hof van Beroep Brussel dd. 14.04.2025 --> federale overheid (bevoegd voor de routes) moet uiterlijk 14 april 2027 een [nieuwe organisatie van de vliegroutes](#) tot stand brengen, via een procedure die voldoet aan de wettelijke vereisten op vlak van milieu, inspraak en evenwicht.
- De [Europese nacht](#) duurt van 22 tot 7 uur, de Belgische van 23 tot 6 uur. CBS Dilbeek is voor de nachtvluchten, “als ze maar niet over eigen grondgebied vliegen”
- Vernietiging [omgevingsvergunning](#) exploitatie (RvVb 17.07.2025) --> oude vergunning (zonder verder hinderbeperkende maatregelen (beperking (nacht)lawaai)) blijft doorlopen tot 30.06.2029
- Al [45 mio EUR](#) uitbetaald aan dwangsommen en schadevergoedingen, waarvan sommige veroordelingen nog lopende (Airport Mediation)
- De [Boeing 747 \(en consoorten\)](#) vliegt nog steeds te Brussel Nationaal --> gezien QC-waarde > 8 is dit 's nachts een wettelijke overtreding waar men blijkbaar laat begaan
- Lange tijd werden andere berichten gepost op de Nederlandstalige versus Franstalige [FB-pagina van de ombudsdienst](#)
- Ombudsdienst is volledig bestaft uit [gedetacheerde Skeyes-medewerkers](#)
- “[Balanced approach](#)” overleg werd opgestart : gemeente Dilbeek zit mee aan tafel (Lennik niet), burgercollectieven zijn niet toegelaten
- Het overvliegen van het [Koninklijk domein](#) (1954, straal 1,5 km), het [park van Brussel](#) (1958, straal 5 km) en de [SOVESO-locatie](#) (oliedepot LUKOIL)
- Federaal Overleg [01.10.2026](#) versus [31.10.2026](#)
- [Ter Zake](#) 21.05.2026, [Vrt/Vtm/nationale en lokale pers](#) 11-12.08.2026, [PANO](#) 04.11.2026