

WIST JE DAT...

Diegem en Machelen · vliegtuiglawaai · alle cijfers uit officiële rapporten

Wist je dat het meetstation in Diegem 's nachts 58,8 decibel meet?

De Wereldgezondheidsorganisatie adviseert onder 40 te blijven. Over het hele etmaal is het 67,1 — de WHO-richtwaarde is 45.

Wist je dat Diegem van alle 31 meetposten rond de luchthaven het verst afwijkt van de berekening?

Het model voorspelde 55,8 dB 's nachts. Gemeten werd 58,8. Drie decibel meer betekent een verdubbeling van de geluidsenergie. Bij alle andere posten blijft dat verschil onder de 2 dB.

Wist je dat het beleid gebaseerd is op die berekening, niet op de meting?

De geluidskaarten waarop de vergunning rust, komen uit het rekenmodel. Ligt Diegem daarin 3 dB te laag, dan staan wij op de kaart in een te gunstige zone.

Wist je dat 2.611 inwoners van Machelen 's nachts méér dan 20 keer een piek boven 70 decibel over zich heen krijgen?

Dat is het hoogste aantal van alle gemeenten van het land, en 43% van iedereen in België in die categorie. Zaventem: 743. Brussel: nul.

Wist je dat nog eens 5.180 inwoners tussen de 10 en 20 van die pieken per nacht krijgen?

Ook dat is het hoogste aantal van het land.

Wist je dat 711 inwoners van Machelen in de zwaarste nachtgeluidsband van België zitten?

Landelijk staan daar 1.625 mensen in. 44% van hen woont hier.

Wist je dat de radar van de luchthaven zelf berekent hoe dicht een vliegtuig bij jouw huis komt?

Vul je adres in op de luchtverkeersradar van batc.be. Op 25 en 26 augustus 2026 passeerden vier toestellen op 255, 277, 314 en 264 tot 300 meter van een woning aan de Woluwelaan. Reken de hoogte uit en je komt vijf keer op 121 tot 131 meter. Dat is geen uitschieter, dat is de vaste naderingslijn.

Wist je dat er zes vliegbewegingen waren in negentien minuten, na middernacht?

Op 26 augustus 2026 kwamen er tussen 00:04 en 00:23 zes bewegingen binnen negentien minuten: Madrid, Brescia, Leipzig, Bologna, Casablanca en Londen. Vijf ervan waren vrachtvluchten van European Air Transport.

...EN WIST JE DIT?

En dit is waarom het nú telt

Wist je dat bijna de hele gemeente binnen de nachtlawaaicontour ligt?

16.768 inwoners, van een gemeente van ongeveer 16.800. Bijna 12.000 daarvan zitten 's nachts boven 50 decibel.

Wist je dat 3.684 inwoners van Machelen officieel als ernstig slaapverstoord gelden?

Ruwweg één op vijf. In Brussel-stad is dat ongeveer één op elf.

Wist je dat het aantal vluchten tussen 6 en 7 uur 's ochtends in één jaar met 7,4% steeg?

Van 9.321 naar 10.015. Dat is de sterkste stijging van alle periodes van de dag.

Wist je dat de luchthaven géén extra nachtvluchten vraagt, maar wél wil groeien vanaf 6 uur 's ochtends?

Precies het uur waar de stijging nu al het grootst is.

Wist je dat het aantal sterk gehinderden vorig jaar met 7,4% steeg, en dat maar 0,9 procentpunt daarvan bevolkingsgroei is?

Van 13.323 naar 14.305 mensen. De rest is gewoon meer lawaai. Dat staat in hun eigen rapport.

Wist je dat de luchthaven sinds juli 2025 geen geldige vergunning meer heeft?

De rechter vernietigde ze omdat de verplichte Europese procedure niet gevolgd was. De luchthaven mag draaien tot 30 juni 2029. Vóór die datum moet er een nieuwe vergunning komen — en daar mogen wij iets over zeggen.

Wist je dat er in die procedure een publieke consultatie komt waaraan iedereen mag deelnemen?

Niemand weet wanneer. Als ze er is, duurt ze meestal enkele weken. Wie dan nog moet beginnen verzamelen, is te laat.

Wist je dat de overheid zichzelf oplegde om tegen 2032 dertig procent minder gehinderden te hebben dan in 2019?

Dat is hun doel, niet het onze. Wij hoeven het alleen af te dwingen.

Wist je dat nachtlawaai het risico op hart- en vaatziekten, diabetes, depressie en angst verhoogt?

Dat staat in het advies van de Hoge Gezondheidsraad uit 2024, over precies deze luchthaven. Vlieglaawaai kan je hartritme verstoren zonder dat je wakker wordt.

Wist je dat kinderen op scholen met 10 decibel meer vlieglaawaai gemiddeld een maand achterstand oplopen in leesvaardigheid?

Bij 20 decibel wordt dat twee maanden. Hier staan twee basisscholen en een speeltank.

Wist je dat ramen dichthouden geen oplossing is?

De woning koelt niet af en het CO₂-gehalte binnen stijgt, waardoor je slaap minder herstelt.

Wist je dat er nú al een contactformulier openstaat waarop iedereen maatregelen kan voorstellen?

De Vlaamse overheid schrijft in haar eigen nota dat voorstellen via dat formulier worden opgenomen in de lijst van maatregelen die onderzocht wordt. Zoek op omgeving.vlaanderen.be naar Luchthavendialoog Brussel-Nationaal.

Wist je dat er tot nu toe maar 1.130 reacties zijn binnengekomen?

Uit een regio met 104.298 ernstig slaapverstoorden. Ongeveer een op de honderd. Honderd reacties uit Diegem verhogen het totaal met bijna tien procent.

Wist je dat de grote publieke consultatie in de eerste helft van 2027 komt en negentig dagen duurt?

Met infosessies, een infomarkt in de publieke ruimte en een online bevraging. Maar het voorkeursscenario ligt in december 2026 als vast. Wie in 2027 nog iets wil voorstellen, moet het nu doen. Raad voor Vergunningsbetwistingen 17-07-2025 · Brussels Airport 27-01-2026. Buurtinitiatief om feiten te verzamelen; geen medische diagnose en geen juridisch advies. De

Wist je dat elke klacht bij de Ombudsdienst geteld wordt en in officiële rapporten belandt?

Twee minuten werk. airportmediation.be · 02 206 28 21

BEN JIJ HET OOK ZAT?

Het meetstation in Diegem meet 's nachts 58,8 decibel. De Wereldgezondheidsorganisatie adviseert 40.

Dit is geen gevoel. Dit staat in het rapport dat de luchthaven zelf laat opmaken.

Plaats hier je eigen foto of radarbeeld.

58,8 dB

gemeten nachtlawaai in Diegem — de WHO adviseert onder 40 dB te blijven

2.611

inwoners van Machelen krijgen 's nachts meer dan 20 pieken boven 70 dB over zich heen

+3,0 dB

Diegem wijkt het sterkst af van alle 31 meetposten — luider dan berekend

Nee, je verbeeldt het je niet.

Op vrijdag 7 augustus volgden wij op de officiële radar van skeyes en Brussels Airport één vertrek: UA951, een Boeing 777 richting Washington, opgestegen van baan 25R om 12:28, koers 245° — pal over Diegem. Op 1,3 km van de luchthaven zat het toestel op 145 voet. Op 2,7 km op 170 voet. Op 3,5 km, ter hoogte van onze wijk, op 398 voet — 120 meter. Eén toestel, op één dag. Wij willen weten hoe vaak dit gebeurt.

Doe mee. Het duurt één minuut.

Scan de code of surf naar de link. Je start geen procedure en het kost je niets.

VUL-JE-DOMEIN-IN.be



SCAN MIJ

QR = PLACEHOLDER — vervang FORM_URL en genereer opnieuw

DE CIJFERS, EN WAAR ZE VANDAAN KOMEN

Elk cijfer hieronder komt uit een officieel rapport. Je kan ze zelf nakijken; de bronnen staan onderaan.

1. Wat er in Diegem gemeten is

- 58,8 dB(A) 's nachts. De Wereldgezondheidsorganisatie adviseert onder 40 dB(A) te blijven.
- 67,1 dB(A) over het etmaal. De WHO-richtwaarde is 45 dB(A).
- Het model van de luchthaven voorspelde 55,8 dB(A) 's nachts. Gemeten werd 58,8 — drie decibel meer. Van alle 31 meetposten rond de luchthaven is dat de grootste afwijking, en in Diegem valt ze uit in ons nadeel.
- Meetpost NMT 42-2 staat op het kerkhof aan de Zaventemsesteenweg. De cijfers komen uit het rapport dat Brussels Airport zelf laat opmaken.

2. Wat dat betekent voor Machelen en Diegem

16.768 inwoners binnen de nachtlawaaicontour

Vrijwel de hele gemeente ligt binnen de zone waar het nachtlawaai boven de WHO-richtwaarde uitkomt.

2.611 inwoners: meer dan 20 knallen per nacht

Zij krijgen elke nacht meer dan twintig keer een piek boven 70 dB(A) over zich heen. Dat is het hoogste aantal van alle gemeenten in het land — hoger dan Zaventem (743) en Steenokkerzeel (2.087).

6.033 inwoners tellen als ernstig gehinderd

Op een totaal van 207.479 rond de hele luchthaven.

14.305 potentieel sterk gehinderden: +7,4% op één jaar

Binnen de Lden-contour van 55 dB(A), tegenover 13.323 in 2024. De oppervlakte binnen de 45 dB(A)-contour groeide met 2,9%, van 53.203 naar 54.724 hectare.

104.298 mensen met ernstige slaapverstoring

In heel de luchthavenregio in 2025 — 2,5% meer dan in 2024.

3. Onze eigen waarneming — vrijdag 7 augustus 2026

Wij volgden vlucht UA951 op TraVis, de officiële luchtverkeersradar van skeyes en Brussels Airport. Een Boeing 777-300ER van United Airlines naar Washington, vertrokken van baan 25R om 12:28, koers 245° west-zuidwest — de richting van Diegem en Machelen:

- 12:28:17 — 1,3 km van de luchthaven — 145 voet (40 m)
- 12:28:30 — 2,7 km — 170 voet (50 m)
- 12:28:41 — 3,5 km, ter hoogte van Diegem — 398 voet (120 m)

Op 25 en 26 augustus deden wij hetzelfde met de landingen, met ons adres ingevuld. Vier toestellen op baan 07L kwamen tot 255, 264, 277 en 314 meter van één woning aan de Woluwelaan. Reken de hoogte uit en je komt telkens op 121 tot 131 meter. In de nacht van 25 op 26 augustus vonden zes bewegingen plaats tussen 00:04 en 00:23, waarvan vijf vrachtluchten. Dit zijn geen uitschieters: dit is de vaste naderingslijn.

4. Wat dat met een mens doet

De Hoge Gezondheidsraad bracht in 2024 een advies uit over precies deze luchthaven: de gezondheidseffecten van vliegtuiglawaai en luchtverontreiniging rond Brussels Airport. Wat daarin staat:

- Verstoorde slaap verhoogt het risico op hart- en vaatziekten, diabetes, depressie en angst. Vliegelaai kan het hartritme verstoren zonder dat je er wakker van wordt.
- Het ultrafijn stof uit vliegtuigmotoren is fijner dan dat van autoverkeer en dringt daardoor dieper door in het lichaam. Het wordt in verband gebracht met longkanker, en met vroeggeboorte, laag geboortegewicht en geboortefwijkingen.
- Bij de luchthaven van Frankfurt liepen leerlingen op scholen met 10 dB(A) meer vliegelaai gemiddeld één maand achterstand op in leesvaardigheid. Bij 20 dB(A) meer werd dat twee maanden. Hier staan twee basisscholen en een speeltank.

- Ramen dicht is geen oplossing: de woning koelt niet af en het CO2-gehalte binnen stijgt, waardoor de slaap minder herstelt.
- De Raad adviseert een volledig verbod op nachtvluchten tussen 23 en 7 uur. Officieel loopt de nacht op Brussels Airport vandaag maar tot 6 uur.

5. Waarom nú

Op 17 juli 2025 vernietigde de Raad voor Vergunningsbetwistingen de omgevingsvergunning van Brussels Airport: de Europese “balanced approach”-procedure was niet gevolgd. De luchthaven mag verder werken tot 30 juni 2029, maar vóór die datum moet er een nieuwe vergunningsprocedure komen. Daarin weegt een gebundeld buurtdossier zwaarder dan losse klachten achteraf. Bovendien lopen er tot 19 september 2026 werken aan een taxibaankruising naar baan 07L/25R en vernieuwt skeyes het landingssysteem van baan 25R. De luchthaven verwacht geen impact op het baangebruik. Wij willen dat laten toetsen.

6. Wat we willen laten onderzoeken

- Het aantal passages boven Diegem en op welke hoogte, in 2024, 2025 en 2026.
- Het effect van de werken op routes en vertrekprocedures.
- Geluidsniveaus binnen en buiten woningen, overdag en 's nachts.
- De effecten op slaap, concentratie en welzijn van kinderen en volwassenen.

Klaag nu al — het wordt geteld

Elke klacht bij de federale Ombudsdienst wordt geregistreerd en telt mee in de officiële statistiek. Vermeld plaats, tijdstip, vertrek of landing, en de hinder.
airportmediation.be · 02 206 28 21 ·
airportmediation@mobilit.fgov.be

Bronnen

1. To70, Annual noise contours Brussels Airport 2025 (batc.be)
2. VRT NWS / Belga, 5 mei 2026
3. Brussels Airport, taxibaanwerken, 18-02-2026
4. Brussels Airport, baanwerken 07R/25L, 2025
5. VRT NWS, vergunning vernietigd, 17-07-2025
6. Dep. Omgeving, meetpost NMT 42-2 Diegem
7. BATC TraVis, luchtverkeersradar, 07-08-2026
8. Hoge Gezondheidsraad, advies 2024
9. BRUZZ, 25-08-2026
10. airportmediation.be

Dit is een buurtoproep om feiten te verzamelen en een onafhankelijk onderzoek te vragen. Het is geen medische diagnose en geen definitieve juridische conclusie over aansprakelijkheid of huurvermindering. Je gegevens worden enkel voor dit initiatief gebruikt, niet gedeeld met derden en niet publiek gemaakt. Je kan ze op elk moment laten schrappen.

WAT JIJ KAN DOEN — EN WANNEER

In juli 2025 vernietigde de Raad voor Vergunningsbetwistingen de omgevingsvergunning van Brussels Airport. Niet omdat ze te slap was voor de omwonenden, maar omdat de Vlaamse regering beperkingen had opgelegd zonder eerst de verplichte Europese procedure te doorlopen. Die procedure — de Evenwichtige Aanpak — is op 27 januari 2026 gestart en moet klaar zijn vóór 30 juni 2029. Alles wat er de komende jaren beslist wordt over vluchten, routes en nachtlawaai, gebeurt binnen die procedure. Dit zijn de drie momenten waarop jij daar invloed op hebt.

1 De publieke consultatie — iedereen mag deelnemen

De Evenwichtige Aanpak telt vijf stappen. De overheid bepaalt eerst hoeveel stiller het moet worden, onderzoekt daarna samen met luchthaven, luchtvaartmaatschappijen, skeyes en lokale besturen welke maatregelen dat kunnen realiseren, en weegt de economische impact af. **Stap vier is een publieke consultatie waaraan iedereen kan deelnemen.** Daarna moet de Europese Commissie advies geven.

- De overheid legde zichzelf een doel op: 30% minder ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden tegen 2032, ten opzichte van 2019. De luchthaven noemt dat streng — het milieueffectenrapport bij de vergunningsaanvraag ging uit van 10% en 15%.
- Onze vraag: bereken het aantal gehinderden in Diegem op basis van de gemeten waarden, niet van het rekenmodel. Het model onderschat Diegem met 2,6 tot 3,0 dB(A) — de grootste afwijking van alle 31 meetposten.
- Volg de procedure via het Departement Omgeving, dossier 'Luchthavendialoog Brussel-Nationaal — Balanced Approach'.

2 Het openbaar onderzoek — jouw handtekening wordt een bezwaarschrift

Zodra Brussels Airport de nieuwe vergunningsaanvraag indient, volgt een openbaar onderzoek. **Iedereen mag dan een bezwaarschrift indienen, en elk bezwaar wordt apart geregistreerd en moet behandeld worden.** Dat is gratis, wettelijk verankerd, en het krachtigste instrument dat een bewoner heeft.

- Bij de vorige ronde leidde dit tot 21 gerechtelijke beroepen tegen de vergunning.
- Eén gezamenlijke brief van honderd mensen telt als één reactie. Honderd bezwaarschriften tellen als honderd.
- Daarom verzamelen we nu al namen en adressen: op de dag dat het onderzoek opent, moet de buurt klaarstaan.

3 Het advies van de gemeente Machelen

Het college van burgemeester en schepenen brengt formeel advies uit in de vergunningsprocedure. Eén gemeente die met cijfers op tafel komt, weegt zwaarder dan honderd losse mails. **En Machelen heeft die cijfers.**

- 711 inwoners van Machelen zitten in de zwaarste nachteluidsband van het land (55–60 dB(A) Lnight). Dat is 44% van alle mensen in België in die band — meer dan eender welke andere gemeente.
- 2.611 inwoners krijgen 's nachts meer dan twintig keer een geluidspiek boven 70 dB(A) over zich heen. Ook dat is het hoogste aantal van het land.
- 3.684 inwoners gelden als ernstig slaapverstoord, 6.033 als ernstig gehinderd — op een gemeente van ongeveer 16.800 mensen.

Let op wat er nu al gevraagd wordt

Brussels Airport vraagt géén extra nachtslots — het kader van maximaal 16.000 nachtslots per jaar blijft. Maar de luchthaven wil wél verder groeien in de dagperiode, en die begint om 6 uur 's ochtends. Uiterekend daar zit de grootste stijging al: tussen 6 en 7 uur namen de vliegbewegingen in één jaar toe met 7,4%, van 9.321 naar 10.015. Dat is de sterkste stijging van alle periodes van de dag.

En ondertussen: klaag nu al

Elke klacht bij de federale Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal wordt geregistreerd en telt mee in de officiële statistiek. Vermeld plaats, tijdstip, of het een vertrek of landing was, en welke hinder je ondervond.
airportmediation.be · 02 206 28 21 · airportmediation@mobilit.fgov.be

Meld je aan — dan sta je op de lijst als het onderzoek opent.

VUL-JE-DOMEIN-IN.be · [NAAM] · VUL-IN@example.be

Bronnen: Raad voor Vergunningsbetwistingen, arrest 17 juli 2025 · Brussels Airport, 'Balanced Approach van start', 27 januari 2026 · Departement Omgeving Vlaanderen, Luchthavendialoog Brussel-Nationaal · To70, Annual noise contours Brussels Airport 2025, tabellen 4, 22, 26, 30 en 32 · VRT NWS, 17 juli 2025.

Dossier vliegtuiglawaai Diegem

Alle geverifieerde cijfers, de procedure, de gezondheidsgevolgen en wat je kan doen

Dossier Diegem — vliegtuiglawaai

Alles wat in dit gesprek geverifieerd is, op één plek. Fouten en verkeerde interpretaties zijn eruit.

Opgemaakt 25 augustus 2026. Laatst bijgewerkt 25 augustus 2026, na de screenshots van de PRS-statistieken, het baangebruik van juli 2026, de radarwaarnemingen van 24 en 25 augustus en de kaart met meetposten.

DEEL 1 — WAAR WE TERECHT KUNNEN EN WANNEER

Dit is het deel dat mensen in beweging brengt. Begin hier.

1.1 De procedure die alles bepaalt

Op 17 juli 2025 vernietigde de Raad voor Vergunningsbetwistingen de omgevingsvergunning van Brussels Airport. Niet omdat ze te slap was voor de omwonenden, maar omdat ze te streng was voor de luchtvaart zonder de juiste procedure. Brussels Airlines kreeg gelijk: onder Europees recht mogen exploitatiebeperkingen — een vluchtenplafond, strengere nachtregels — alleen als laatste redmiddel, en pas nadat de procedure van de Evenwichtige Aanpak (balanced approach) is doorlopen. De Vlaamse regering had dat niet gedaan.

De luchthaven mag verder draaien tot 30 juni 2029. Vóór die datum moet er een nieuwe vergunning zijn.

Op 27 januari 2026 is de Evenwichtige Aanpak gestart, door de Vlaamse en federale overheid samen. De Vlaamse regering keurde de aanpak in januari 2026 goed; het proces moet klaar zijn tegen de zomer van 2029.

1.2 De vijf stappen — en waar stap 4 zit

1. De overheid bepaalt hoeveel geluidsreductie nodig is.
2. Ze onderzoekt met de betrokken partijen (luchthaven, luchtvaartmaatschappijen, skeyes, lokale besturen) welke maatregelen dat kunnen realiseren, in vier categorieën: geluid aan de bron, ruimtelijke ordening, aangepaste procedures, en pas als laatste operationele beperkingen.
3. Ook de economische impact wordt onderzocht, om tot het meest kostenefficiënte pakket te komen.
4. Er volgt een publieke consultatie waaraan iedereen kan deelnemen, en de Europese Commissie moet advies geven.
5. De overheden vertalen de maatregelen naar regelgeving en in de nieuwe omgevingsvergunning.

Wanneer is stap 4? Er is geen datum bekendgemaakt. De procedure loopt sinds januari 2026 en moet klaar zijn tegen de zomer van 2029; de vergunningsbeslissing moet er vóór 30 juni 2029 zijn. Stap 4 valt dus ergens tussen nu en 2029, en niemand die het buiten de administratie weet.

Dat is precies waarom je nú moet organiseren. Als de consultatie aangekondigd wordt, loopt er meestal een termijn van weken, niet maanden. Een buurt die dan nog moet beginnen met verzamelen, is te laat. Een buurt met tweehonderd namen op een lijst dient binnen de week in.

1.3 Het doel dat de overheid zichzelf heeft opgelegd

30% minder ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden tegen 2032, ten opzichte van 2019.

De luchthaven noemt dat streng en wijst erop dat het milieueffectenrapport bij de vergunningsaanvraag uitging van 10% en 15%.

Dit is je sterkste hefboom. Het is hun eigen doel. Elke maatregel die niet aan die 30% bijdraagt, kan je daarop afrekenen. En elk cijfer dat de verkeerde kant op gaat — zoals de 7,4% stijging in 2025 — is een bewijs dat het doel niet gehaald wordt.

1.4 Waar je concreet naartoe schrijft

Wie Waarvoor Contact

Departement Omgeving, Vlaamse overheid Aanmelden als belanghebbende in de Evenwichtige Aanpak. Vraag om opgenomen te worden in de consultatielijst en om verwittigd te worden zodra stap 4 opent. Zoek op omgeving.vlaanderen.be naar "Luchthavendialoog Brussel-Nationaal — Balanced Approach"

Kabinet Vlaams minister van Omgeving (Jo Brouns) Schriftelijke vraag: hoe wordt de raadpleging van omwonenden georganiseerd, en wanneer? via de Vlaamse regering

Ombudsdienst luchthaven Brussel-Nationaal Klachten. Elke klacht wordt geteld en komt in jaarverslagen en parlementaire vragen.

airportmediation.be · 02 206 28 21 · airportmediation@mobiliteit.fgov.be · Tervuursesteenweg 303, 1820 Steenokkerzeel

College van burgemeester en schepenen, Machelen De gemeente brengt formeel advies uit in de vergunningsprocedure. gemeentehuis Machelen Gemeenteraad Machelen Inwoners kunnen een verzoekschrift indienen; het bestuur moet daarop antwoorden. Er bestaat ook een recht om met een bepaald aantal handtekeningen een voorstel op de agenda van de gemeenteraad te laten zetten. Vraag het exacte aantal op bij de algemeen directeur. gemeentehuis Machelen

Huurdersbond Vlaams-Brabant Huurrecht, woongenot, artikel 3.101. Lidmaatschap ± €20/jaar, advies inbegrepen. huurdersbond.be

1.5 De zeven dingen die echt impact maken

1. Zet iedereen op één lijst — nu.

Mik op 150 à 200 handtekeningen uit Diegem en langs de Woluwelaan. Dat is het punt waarop een gemeente je niet meer kan negeren, en het is de voorraad waaruit je later bezwaarschriften trekt.

2. Laat iedereen zelf klagen, en op dezelfde dag.

Een collectieve brief telt bij de Ombudsdienst als één klacht. Honderd mensen die zelf melden tellen als honderd. Spreek één datum af. Vijftig meldingen over dezelfde nacht is nieuws. Vijftig verspreide meldingen zijn statistiek.

3. Organiseer één gezamenlijke meetnacht. (Uitgewerkt in 1.6.)

4. Dien een verzoekschrift in bij de gemeenteraad.

Gratis, wettelijk verankerd, en het bestuur moet antwoorden. Met de cijfers uit deel 2 is dat een sterk stuk.

5. Betrek de twee basisscholen apart.

Twee directies die samen om een geluidsmeting op de speelplaats vragen, is een eigen nieuwsverhaal. Scholen hebben een stem die bewoners niet hebben. Het Frankfurt-cijfer over leesachterstand geeft hen een reden om mee te doen.

6. Vraag schriftelijk drie dingen op. Een schriftelijke vraag krijgt een dossiernummer; een telefoontje niet.

- Bij Departement Omgeving: de gemeten waarden van meetpost NMT 42-2 (Diegem) voor 2024, 2025 en 2026, per maand.
- Bij BATC/skeyes: waarop de hoogteweergave in TraVis gebaseerd is, en de PRS-afwijkingen per week in 2024, 2025 en 2026.
- Bij Brussels Airport: of de werken van 2 maart tot 19 september 2026 volgens planning verlopen, of fases verschoven zijn, en welk gevolg dat had voor het baangebruik.

7. Ga naar de pers met één cijfer, niet met tien.

"2.611 inwoners van Machelen krijgen 's nachts meer dan twintig keer een geluidspiek boven 70 decibel over zich heen — 43% van alle mensen in België in die categorie." Dat is het verhaal. De rest is onderbouwing.

1.6 De gezamenlijke meetnacht — hoe je dat doet

Ja, dit kan, en het is een van de sterkste dingen die een buurt kan doen. Maar alleen als je het goed opzet. Twintig geluidsoptnames zonder tijdstip zijn waardeloos; twintig opnames gekoppeld aan vluchtnummers zijn een dossier.

Kies de nacht. Een dinsdag op woensdag. Geen weekend — dan geldt een ander voorkeurbanenschema en is je vergelijking vertekend. Kondig hem twee weken vooraf aan.

Wat iedereen doet, tussen 23:00 en 07:00:

1. Noteer elke passage: uur en minuut, en of je er wakker van werd. Papier op het nachtkastje volstaat.
2. Neem op met de gsm. Zelfde app voor iedereen — spreek er één af. Leg het toestel op een vaste plek: vensterbank

slaapkamer, raam dicht. Noteer het gsm-model.

3. Neem één referentieopname van een minuut zonder vliegtuig, aan het begin van de nacht. Zonder referentie is een opname niet te interpreteren.

4. De volgende ochtend: zoek per genoteerd uur de vlucht op via de historische radar van BATC. Noteer vluchtnummer, type, baan en hoogte. Dit is de stap die het bewijs maakt.

5. Iedereen dient dezelfde dag een klacht in bij airportmediation.be, met dezelfde nacht en de eigen uren.

Wees eerlijk over wat een gsm-meting is. Een telefoon is niet geijkt en levert geen bewijs van een decibelwaarde. Wat hij wél levert: het aantal gebeurtenissen, de tijdstippen, en hoorbaar materiaal. Dat is genoeg om te tonen dát er iets is, en om te onderbouwen dat er geijkt gemeten moet worden.

Vraag daarom hetzelfde in dezelfde brief: een tijdelijke mobiele meetpost van het Departement Omgeving, of een geijkte meting in en rond woningen in Diegem. Dan is jullie nacht de aanleiding, en de officiële meting het bewijs.

DEEL 1bis — GEVONDEN: WAAR EN WANNEER WIJ IETS TE ZEGGEN HEBBEN

Op basis van de Oriëntatienota Balanced Approach (17-07-2026), de bijlage Procespartituur (17-07-2026) en de bijlage Longlist (19-06-2026), uitgegeven door de Vlaamse overheid.

Je dacht dat er nergens staat dat wij iets te zeggen hebben. Het staat er wél — op twee plaatsen, en één daarvan is nú al open.

1bis.1 Er is al een contactformulier, en het staat open voor iedereen

De nota is ondubbelzinnig:

"Het contactformulier biedt iedere betrokken burger en lokale actiegroepen, belangenorganisaties de mogelijkheid om van bij de start ook rechtstreeks een vraag, zorg of suggestie in het proces in te brengen."

En dit is de zin die telt:

"Voor de eerste fase ligt de nadruk op een getrapte vertegenwoordiging maar werd ook de mogelijkheid geboden om via het contactformulier voorstellen van maatregelen in te brengen. Die worden ook in de longlist mee opgenomen."

Wat je via dat formulier voorstelt, komt dus in de lijst van maatregelen die onderzocht worden. Niet "we nemen het mee", maar letterlijk opgenomen in de longlist.

De zeven vragen staan letterlijk in de nota

Je kan je antwoorden dus vooraf voorbereiden en met de buurt afstemmen:

1. Ik woon in de buurt van de luchthaven en dit is wat ik regelmatig (dagelijks) merk van vliegverkeer
2. Dit beïnvloedt mij op deze manier
3. Dit beïnvloedt mij op een goede manier
4. Dit is waar ik mij het meest zorgen om maak
5. Zo zie ik de toekomst van mijn leefomgeving het liefst
6. Wat zou daarbij helpen en wat zou de overheid kunnen doen?
7. Ruimte voor concrete voorstellen van maatregelen en vragen over het proces

Vraag 6 en 7 zijn waar je gevelisolatie, een nachtverbod, en meten in plaats van rekenen op tafel legt.

En nu het cijfer waarom dit dringend is

De nota geeft het aantal ontvangen reacties:

Datum Aantal reacties

4 april 2026 200
4 mei 2026 600
22 mei 2026 1.130

Elfhonderddertig reacties. Uit een regio waar volgens hun eigen rapport 104.298 mensen ernstig slaapverstoord zijn en 207.479 mensen ernstig gehinderd. Dat is ongeveer één reactie per honderd slaapverstoorden.

Dit is het meest bruikbare cijfer dat je kan hebben om je burens in beweging te krijgen. Honderd extra reacties uit Diegem verhogen het totaal met bijna tien procent. Er is geen enkele andere plek waar jouw handtekening zo zwaar weegt.

1bis.2 De publieke consultatie: begin 2027, negentig dagen

De procespartituur geeft de volledige planning. Dit is stap 4, en nu met datums.

Wanneer Wat

nu tot najaar 2026 Fase 1: van longlist naar shortlist naar voorkeursscenario's. Contactformulier open.
4 september 2026 Werksessie: "synthese en voorbereiding consultatiefase", met vertegenwoordigers van 32 van de 55 gemeenten.
najaar 2026 Opmaak Balanced Approach Consultatiedocument
december 2026 Besluitvorming Vlaamse Regering over de voorkeursscenario's en het MER
begin 2027 Opstart publieke consultatie
eerste helft 2027 PUBLIEKE CONSULTATIE — 90 DAGEN (artikel 6.2d)
idem OPENBAAR ONDERZOEK plan-MER — 90 DAGEN (artikel 6.2d), parallel
midden 2027 Bijsturen technisch onderzoek · inspraak- en antwoorddocument
aug–sep 2027 Opmaak EU-notificatiedocument
okt 2027 – jul 2028 Fase 3: EU-notificatie, zes maanden overleg met de Europese Commissie (artikel 8.1), besluitvorming definitief pakket

De consultatie bestaat uit vier vormen, allemaal genoemd in de partituur:

- informatiesessies analoog (fysiek)
- informatiesessies digitaal
- een infomarkt in de publieke ruimte
- een online bevraging

Negentig dagen is ruim — maar de voorbereiding gebeurt nu. Wie in 2027 pas begint, praat over een voorkeursscenario dat in december 2026 al vastligt.

1bis.3 Bewoners staan er expliciet in

In het schema "Opzetten stakeholdersysteem — WIE" worden zes categorieën genoemd: luchtvaartsector, belangenorganisaties (MIRA, SERV, Brupartners), lokale en provinciale besturen via politici, ambtenaren, GECORO of adviesraad, bewoners, de Europese Commissie, en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Onder "HOE": technisch overleg en stakeholderbevraging, één-op-één overleg, hybride overleg, fysieke werksessies met stakeholdersgroepen, en website contactformulier / mail.

De nota noemt de werkvorm een luchthavendialoog, die uitdrukkelijk zoekt naar "het creëren van ruimte voor inbreng van niet-georganiseerde burgers en lokale actoren", in de eerste fase via:

- lokale besturen en hun geledingen
- adviesraden zoals GECORO
- middenveldorganisaties via MINA, SERV en Brupartners
- de directe lijn via de website en het contactformulier

GECORO is je tweede route. Dat is de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening. Machelen heeft er een, de leden zijn benoemd door de gemeenteraad, en de vergaderingen zijn in principe openbaar. Een buurtcomité dat daar een agendapunt krijgt, zit meteen in de getrapte vertegenwoordiging die de nota beschrijft.

1bis.4 Wat je deze week doet

1. Vul het contactformulier in. Zoek op omgeving.vlaanderen.be naar Luchthavendialoog Brussel-Nationaal — Balanced Approach; het formulier staat op de projectwebsite. Gebruik de zeven vragen hierboven. Dien concrete maatregelen in —

die komen in de longlist.

2. Laat elke buur hetzelfde doen. Eén reactie per persoon. Met 1.130 reacties in totaal telt elke nieuwe zwaar.
3. Schrijf je in op de digitale nieuwsbrief van het traject. Dat is de enige manier om verwittigd te worden wanneer de consultatie in 2027 opent.
4. Vraag bij de gemeente Machelen wie hen vertegenwoordigt in de luchthavendialoog en of Machelen bij de 32 van de 55 gemeenten zat die op 4 september deelnemen. Vraag om als buurtcomité gehoord te worden via GECORO.
5. Dien je voorstellen in vóór de shortlist vastligt. De trechtering van longlist naar shortlist loopt nu; wat er dan niet in zit, komt er later niet meer bij.

Belangrijk om te weten: de nota vermeldt dat "instrumenten zoals panelonderzoek of bewonersbevraging nog onderzocht worden in functie van de publieke raadpleging in 2027." Er is dus nog niet beslist hoe bewoners in 2027 precies bevraagd worden. Dat is een open vraag waarop je nu invloed kan uitoefenen — vraag expliciet om een bewonersbevraging in de zwaarst belaste gemeenten.

DEEL 2 — DE CIJFERS

Alles hieronder is nagetrokken in de primaire bron.

2.1 Wat er in Diegem gemeten wordt

Meetpost NMT 42-2, kerkhof Zaventemsesteenweg, Diegem. Jaar 2025.

Indicator Gemeten Berekend door het model Verschil

Lnight (23–07u) 58,8 dB(A) 55,8 +3,0

Lden (etmaal) 67,1 dB(A) 64,4 +2,7

LAeq,24h 63,1 dB(A) 60,5 +2,6

- Bij alle 31 meetposten is het verschil tussen meting en berekening kleiner dan 2 dB(A) — behalve bij twee: Machelen en Diegem. Diegem heeft in alle drie de indicatoren de grootste positieve afwijking van het hele meetnet.
- In tabel 4 meten 16 posten hoger en 15 lager dan berekend. Dat is normale spreiding. Diegem wijkt in drie indicatoren dezelfde kant op. Dat is geen toeval.
- Buurgemeente Machelen wijkt precies de andere kant op: -2,0, -2,1 en -2,4.
- +3 dB(A) betekent een verdubbeling van de geluidsenergie.

Waarom dit telt: de geluidscontouren waarop het beleid en de vergunning rusten, worden getekend op basis van het model, niet van de metingen. Onderschat het model Diegem met 3 dB, dan ligt Diegem op de kaart in een te gunstige zone, en rolt alles wat daaruit volgt te laag uit.

De vraag in één zin: "De meetpost in Diegem meet structureel 2,6 tot 3,0 dB(A) meer dan het model voorspelt, de grootste afwijking van het hele meetnet. Waarom worden de contouren voor Diegem dan op het model gebaseerd en niet op de meting?"

Waar ze op zullen wijzen: ook metingen kennen onzekerheden. Klopt. Jouw antwoord: die zijn willekeurig en middelen uit over een jaar met 99% meettijd. Een afwijking die drie keer dezelfde kant op valt, doet dat niet.

Afgezet tegen de WHO-richtwaarden voor vliegtuiglawaai: Lnight onder 40 → Diegem meet 58,8 (+18,8). Lden onder 45 → Diegem meet 67,1 (+22,1).

De grijze rijen in de tabellen: vijf meetposten op of vlak naast het banenstelsel (Steenokkerzeel x2, Hummelgem, Zaventem, MIL). Die vangen ook grondgeluid op, waardoor de koppeling aan een vlucht onbetrouwbaar is. Ze worden gerapporteerd maar niet meegerekend bij de beoordeling van het model. Die reden is technisch verdedigbaar — beweer niet dat ze cijfers verstoppen. Twee dingen mag je wel vragen: alle vijf wijken sterk negatief af (tot -8,4 dB), dus zonder hen oogt het model nauwkeuriger; en Diegem staat níét in het grijs — de grootste afwijking zit bij een post die volledig meetelt.

2.2 Machelen en Diegem in cijfers

Tabel 26 — het sterkste cijfer dat je hebt. Inwoners per gemeente naar het aantal nachtelijke pieken boven 70 dB(A), ongeveer het niveau waarop mensen wakker worden.

Pieken per nacht Machelen Steenokkerzeel Zaventem Brussel

1–5× 4.237 2.638 15.699 15.916
 5–10× 3.507 2.254 9.030 4.903
 10–20× 5.180 3.176 3.909 3.760
 meer dan 20× 2.611 2.087 743 0
 totaal 15.535 10.155 29.381 24.579

Machelen heeft het hoogste aantal van het hele land in zowel 10–20× als in meer dan 20×. Van de 6.115 mensen in België met meer dan twintig nachtelijke pieken boven 70 dB(A) wonen er 2.611 in Machelen — 43%.

De andere Machelen-cijfers (2025):

- 16.768 inwoners binnen de Lnight-contour (40 dB(A) en hoger). Dat komt overeen met vrijwel de hele gemeente van ongeveer 16.800 inwoners.
- 11.915 daarvan zitten boven 50 dB(A) 's nachts.
- 16.767 inwoners binnen de Lden-contour; 8.377 boven 60 dB(A), waarvan 749 boven 65.
- 6.033 ernstig gehinderden (≈36% van de inwoners binnen de contour).
- 3.684 ernstig slaapverstoorden (≈22%, ruwweg één op vijf). Ter vergelijking: Brussel-stad 16.643 op 190.000 inwoners, ongeveer één op elf.
- In de zwaarste nachtband 55–60 dB(A) Lnight staan landelijk 1.625 mensen. 711 daarvan wonen in Machelen — 44%, meer dan in eender welke andere gemeente.

2.3 Vliegverkeer 2025 tegenover 2024

2024 2025 Verschil

Totaal vliegbewegingen 198.617 204.147 +2,8%
 Bewegingen 06:00–07:00 9.321 10.015 +7,4%
 Bewegingen 23:00–07:00 25.701 26.252 +2,1%
 Operationele nacht 23:00–06:00 16.380 16.237 –0,9%
 Vertrekken vanaf baan 07L 1.520 3.486 meer dan verdubbeld
 Vertrekken vanaf baan 01 198 2.092 ruim vertienvoudigd
 Nachtlandingen op baan 25R +7,1%
 Zware toestellen overdag +10,7%

- Nog steeds 12,9% onder 2019 (234.460 bewegingen).
- Nachtslots 2025: 15.771 toegekend van maximaal 16.000 per jaar, waarvan 4.374 vertrekslots van maximaal 5.000.
- De stijging van 7,4% tussen 6 en 7 uur is de sterkste van alle periodes van de dag (dag +3,2%, avond +1,8%, nacht +2,1%).
- Baan 25R blijft veruit de drukste vertrekbaan, ook al daalde het aantal vertrekken vanaf 25R licht in 2025. Diegem ligt in het verlengde van 25R.

2.4 Geluidscontouren 2025

- Oppervlakte binnen de Lden 45 dB(A)-contour: van 53.203 ha (2024) naar 54.724 ha (2025), +2,9%. Wel nog 4,9% kleiner dan in 2019.
- Potentieel sterk gehinderden binnen de Lden 55 dB(A)-contour: van 13.323 naar 14.305, +7,4%.
- Het rapport voegt toe: met een constante bevolking zou dat aantal 0,9% lager zijn geweest. Reken dat na: van de 7,4% is hooguit 0,9 procentpunt bevolkingsgroei. Ruim zes procent is gewoon meer lawaai.

Let op — twee verschillende 7,4%. Het aantal vliegbewegingen tussen 6 en 7 uur steeg met 7,4%. Het aantal potentieel sterk gehinderden steeg óók met 7,4%. Puur toeval. Haal ze niet door elkaar.

En twee verschillende begrippen voor "gehinderd". Potentieel sterk gehinderd (VLAREM-formule, vanaf Lden 55) = 14.305. Ernstig gehinderd (WHO-formule, vanaf Lden 45) = 207.479. Andere drempel, andere formule. Nooit door elkaar gebruiken.

2.5 De werken

Wat Wanneer Details

Renovatie baan 07R/25L 12 juli – 27 augustus 2025 290.000 m² asfalt. Werken ma–za 06:00–22:00.

Baan 01/19 tegelijk dicht 2 – 12 augustus 2025 Alleen baan 07L/25R in gebruik. In dit venster werd 24 uur per dag, 7 dagen per week doorgewerkt, ook 's nachts.

Renovatie taxibaankruising naar 07L/25R 2 maart – 19 september 2026 Ma–vr 06:00–18:00; tijdens kritieke fases 6 tot 7 dagen per week, ook 's nachts.

Vernieuwing ILS baan 25R (skeyes) 23 maart – 16 september 2026

De luchthaven verwacht geen impact op het voorkeurbanenstelsel. Dat is wat je wil laten toetsen.

Geen enkele melding van vertraging of hitte-impact gevonden. De laatste BATC-update dateert van april 2026. Beweer dus niet dat de werken uitlopen. Stel de vraag schriftelijk.

De informatie over de bouwwerken ging naar Nossegem en Steenokkerzeel — daar rijden de vrachtwagens. Diegem ligt niet op de vrachtroute maar onder de vliegroute. Dat is het gat: je wordt geïnformeerd over stof en verkeer, niet over gewijzigd baangebruik boven je huis. Terechte vraag aan het schepencollege.

2.6 Onze eigen waarneming — vrijdag 7 augustus 2026

Vlucht UA951, Boeing 777-300ER van United Airlines naar Washington Dulles, vertrokken van baan 25R om 12:28, koers 245° west-zuidwest — de richting van Diegem en Machelen. Gevolgd op TraVis, de officiële radar van skeyes en Brussels Airport.

Systeemtijd Hoogte Afstand tot luchthaven Snelheid

12:28:17 145 ft (40 m) 1,3 km 119 kn

12:28:30 170 ft (50 m) 2,7 km 182 kn

12:28:41 398 ft (120 m) 3,5 km 189 kn

De hoogte in TraVis is hoogte boven de grond, niet boven zeeniveau. De baandrempel ligt op 175 voet boven zeeniveau; een toestel dat op 1,3 km 145 voet aangeeft, zou anders onder de grond vliegen.

Nog te bevestigen bij BATC: geldt die hoogte ten opzichte van het luchthavenreferentiepunt of van het terrein onder het toestel? Diegem ligt lager dan de luchthaven.

In totaal zijn er 14 radarschermafdrucken bewaard van 7 augustus 2026 tussen 12:26 en 12:30, plus vier video's en twee foto's, per e-mail vastgelegd op 9 augustus 2026 om 23:22 en 23:31.

2.7 Gezondheid

Hoge Gezondheidsraad, advies 2024 — het officiële wetenschappelijke adviesorgaan van de federale overheid, over precies deze luchthaven:

- Nachtelijk vliegtuiglawaai weegt het zwaarst. Kort en slecht slapen maakt prikkelbaar en verlaagt prestaties; op lange termijn kan het uitmonden in depressie en angst.
- Slaapverstoring brengt de stofwisseling uit evenwicht en kan de vaatwanden beschadigen. Slaapexpert Johan Verbraecken (UZA): "Vliegtuiglawaai kan zelfs zonder dat je wakker wordt een verstoord hartritme veroorzaken." Ook gelinkt aan diabetes en obesitas.
- Ultrafijn stof uit vliegtuigmotoren is fijner dan dat van autoverkeer en dringt dieper door in het lichaam. Toxicoloog Greet Schoeters: die deeltjes kunnen veel vuil meedragen en zo extra diep doordringen. Kankerspecialist Nicolas Van Larebeke wijst in de eerste plaats op longkanker.
- Studies verbinden blootstelling bij luchthavens met vroeggeboorte, laag geboortegewicht en geboortefwijkingen. Fijnstof is bijzonder schadelijk voor embryonale hersenen.
- Ramen dicht helpt niet: de woning koelt niet af en het CO₂-gehalte binnen stijgt, waardoor de slaap minder herstelt.
- Aanbeveling van de Raad: het totale vliegverkeer verminderen en een volledig verbod op nachtvluchten tussen 23 en 7 uur. Officieel loopt de nacht op Brussels Airport nu maar tot 6 uur. Ruim de helft van de nachtvluchten vervoert uitsluitend vracht.

Kinderen en school. Bij de luchthaven van Frankfurt liepen leerlingen op scholen met 10 dB(A) meer vliegtuiglawaai gemiddeld één maand achterstand op in leesvaardigheid; bij 20 dB(A) werd dat twee maanden. Het RANCH-onderzoek (2.010 kinderen, 89 scholen rond Schiphol, Madrid-Barajas en Heathrow, gepubliceerd in The Lancet) vond dat elke 1 dB extra samenhangt met een lager leesresultaat en 4% meer kans op een score onder of ver onder het gemiddelde. Het verband is lineair: er is geen drempel waaronder het onschuldig wordt.

Uitstoot. Europees onderzoek voor Transport & Environment (juni 2024), 32 luchthavens. Voor de omgeving van Brussels Airport: ongeveer 7.500 gevallen van diabetes, 7.000 van verhoogde bloeddruk en bijna 500 van vervroegde dementie. De auteurs noemen dit ruwe schattingen, geëxtrapoleerd vanuit Schiphol. Gebruik het als reden voor lokaal onderzoek, niet als vaststaand cijfer.

Kost. Bond Beter Leefmilieu becijferde de gezondheidseconomische kosten van het vliegtuiglawaai rond Zaventem op 1 miljard euro.

DEEL 3 — VOOR DE VREDERECHTER

"Hoe komt u erbij dat er meer lawaai is dan vorig jaar?"

3.1 Het eerlijke antwoord vooraf

Je kan vandaag niet bewijzen dat het aan jouw adres in decibels luider is dan vorig jaar. Die meting bestaat niet — niet voor jouw woning. Wie anders beweert, wordt onderuit gehaald.

Wat je wél kan: aantonen dat het verkeer is toegenomen, dat de officiële meetpost in jouw deelgemeente structureel meer meet dan het model voorspelt, dat de overheid zelf vaststelt dat het aantal gehinderden stijgt, en dat er werken lopen die het baangebruik beïnvloeden. En vervolgens de rechter vragen om te laten meten.

Dat is de juiste strategie: je vraagt de rechter niet om je op je woord te geloven, je vraagt hem om te laten meten.

3.2 Wat je voorlegt — in deze volgorde

Eén. De officiële meetpost in Diegem.

Meetpost NMT 42-2 van het Departement Omgeving, kerkhof Zaventemsesteenweg. In 2025 gemeten: Lnight 58,8 dB(A), Lden 67,1 dB(A), LAeq,24h 63,1 dB(A). Het rekenmodel van de luchthaven voorspelde respectievelijk 55,8, 64,4 en 60,5. Het verschil bedraagt +3,0, +2,7 en +2,6 dB(A) — de grootste positieve afwijking van alle 31 meetposten rond de luchthaven, in alle drie de indicatoren. Bron: To70, Annual noise contours Brussels Airport 2025, tabellen 3, 4 en 5, in opdracht van Brussels Airport Company.

Twee. Het verkeer is toegenomen.

Totaal 198.617 → 204.147 bewegingen (+2,8%). Tussen 6 en 7 uur 's ochtends 9.321 → 10.015 (+7,4%, de sterkste stijging van alle dagdelen). Tussen 23 en 7 uur 25.701 → 26.252 (+2,1%). Nachtlandingen op baan 25R +7,1%. Zware toestellen overdag +10,7%. Baan 25R blijft de drukste vertrekbaan, en Diegem ligt in het verlengde daarvan.

Drie. De overheid stelt zelf een stijging vast.

Het aantal potentieel sterk gehinderden binnen de Lden 55 dB(A)-contour steeg van 13.323 naar 14.305 (+7,4%). De oppervlakte binnen de 45 dB(A)-contour groeide van 53.203 naar 54.724 hectare (+2,9%). Het rapport stelt dat met een constante bevolking het aantal 0,9% lager zou zijn geweest — ruim zes procentpunt van de stijging is dus geen bevolkingsgroei maar geluid.

Vier. Er lopen werken die het baangebruik beïnvloeden.

Van 12 juli tot 27 augustus 2025 was baan 07R/25L volledig gesloten; van 2 tot 12 augustus 2025 lag ook baan 01/19 stil, zodat alleen baan 07L/25R overbleef, en werd er 24 uur per dag doorgewerkt. Van 2 maart tot 19 september 2026 lopen werken aan een taxibaankruising, met nachtwerk tijdens kritieke fases, en vernieuwt skeyes het landingssysteem van baan 25R. De luchthaven stelt dat er geen impact op het voorkeurbanenstelsel is. Dat is precies wat getoetst moet

worden.

Vijf. Mijn eigen waarneming.

Op 7 augustus 2026 om 12:28 vertrok vlucht UA951, een Boeing 777-300ER, van baan 25R met koers 245° — de richting van mijn woning. Op de officiële radar van skeyes en Brussels Airport stond het toestel op 3,5 km van de luchthaven op 398 voet, ongeveer 120 meter. Drie schermafdrucken met systeemtijd zijn bewaard.

3.3 Wat je de rechter vraagt

1. Dat de gemeten waarden van meetpost NMT 42-2 voor 2024, 2025 en 2026 worden opgevraagd bij het Departement Omgeving.
2. Dat bij BATC/skeyes de PRS-statistieken en het baangebruik per dag worden opgevraagd voor dezelfde jaren.
3. Dat een gerechtsdeskundige wordt aangesteld om ter plaatse te meten, binnen en buiten, overdag en 's nachts, met een geijkt toestel.

3.4 Praktisch

- De vrederechter biedt gratis verzoening aan. Een oproeping in verzoening kost je niets, verplicht je tot niets, en levert een officieel stuk op met datum. Dat is de goedkoopste eerste stap die bestaat.
- Bovenmatige burenhinder staat in artikel 3.101 van het Burgerlijk Wetboek, in werking sinds 1 september 2021. Een rechter kan een geldelijke vergoeding toekennen, de kosten van compenserende maatregelen (lees: geluidsisolatie), of een stakingsbevel. Bij een luchthaven van openbaar nut is dat laatste praktisch uitgesloten; de eerste twee niet.
- Ook als huurder kan je je hierop beroepen — de vordering staat niet alleen open voor eigenaars maar ook voor wie een gebruiksrecht op het goed heeft. Laat dit bevestigen door de Huurdersbond of een jurist voor je iets onderneemt.
- De tegenpartij is de exploitant, niet je verhuurder. Je verhuurder is juridisch niet aansprakelijk voor hinder door derden.
- "Eerstingebruikneming" komt zeker ter sprake. De luchthaven ligt er sinds 1958. Jouw antwoord is niet "er vliegen vliegtuigen" maar de toename, en die staat in 3.2.

3.5 Wat je verhuurder wél moet

De akoestische norm NBN S 01-400-1 (2008) is een norm, geen wet, en geldt voor nieuwbouw en ingrijpende renovatie. Een woning van dertig jaar oud moet daar niet met terugwerkende kracht aan voldoen. Het technisch verslag voor de woningkwaliteitsnormen kijkt niet naar geluid van buiten.

Waar je verhuurder wél voor verantwoordelijk is: gebrekkig schrijnwerk. Ramen die niet sluiten, kieren, open rolluikkasten, dubbel glas dat zijn dichting kwijt is — dat is een gebrek aan de woning. Laat het schriftelijk vaststellen. Dat is je praktische hefboom.

Opzeggen van je huurcontract had je niet moeten motiveren. In Vlaanderen mag een huurder op elk moment opzeggen met drie maanden opzegtermijn; bij een negenjarig contract met een vergoeding van drie, twee of één maand huur bij opzeg in jaar 1, 2 of 3. Het lawaai bevrijdt je niet van die vergoeding.

3.6 Huurprijzen en woningwaarde

Internationaal onderzoek (Noise Depreciation Index): per decibel boven de drempel daalt de woningwaarde met 0,6% tot 1,0%; de spreiding over alle studies loopt van 0,29% tot 1,36%, gemiddeld ongeveer 0,67%. Diegem zit op 67,1 dB Lden — bij een drempel van 55 dB is dat twaalf decibel erboven, ruwweg acht procent.

Buitenlandse gemiddelden, geen meting in Diegem. Stel het als vraag, niet als claim: "Wat is de reële waardevermindering van woningen in Diegem, en hoe verhoudt die zich tot de gevraagde huurprijzen?"

Wat er níét is: rond de Waalse luchthavens bestaat een gevelisolatieprogramma op kosten van de exploitant. Voor de omwonenden van Brussels Airport in Vlaanderen heb ik geen vergelijkbaar algemeen programma gevonden. Zet dit expliciet op de eisenlijst voor de publieke consultatie — ruimtelijke ordening is een van de vier verplichte pijlers van de Evenwichtige Aanpak, en gevelisolatie hoort daar precies in thuis. In Machelen gaat het om 11.915 inwoners boven 50

dB(A) 's nachts.

DEEL 4 — WAAROM WE NU MOETEN PRATEN

In gewone taal, om voor te lezen of over te nemen.

Er is iets veranderd, en het is niet iets wat je verbeeldt.

De luchthaven van Zaventem heeft sinds vorig jaar geen geldige vergunning meer. De rechter heeft ze vernietigd. Niet omdat de regels te soepel waren voor ons, maar omdat ze te streng waren voor de luchtvaartsector, en de overheid de verkeerde weg had gevolgd om ze op te leggen. De luchthaven mag blijven draaien tot juni 2029. Maar vóór die datum moet er een volledig nieuwe vergunning komen.

Dat betekent dat er de komende jaren opnieuw beslist wordt hoeveel vliegtuigen hier mogen vliegen, wanneer, en over wiens huis. Die beslissing wordt nu voorbereid. Ze is begonnen in januari van dit jaar.

En ergens in die procedure zit een moment waarop iedereen mag zeggen wat hij ervan vindt. Een publieke consultatie. Niemand weet precies wanneer die komt. Als ze er is, duurt ze meestal een paar weken.

Dat is het hele punt.

Wie dan nog moet beginnen met burens aanspreken, handtekeningen verzamelen en uitzoeken hoe het werkt, is te laat. Wie dan al een lijst heeft, dient binnen de week in.

Ondertussen zijn dit de cijfers, en ze komen niet van ons maar uit het rapport dat de luchthaven zelf laat maken. Het meetstation in Diegem meet 's nachts 58,8 decibel. De Wereldgezondheidsorganisatie adviseert onder de 40 te blijven. Van alle 31 meetposten rond de luchthaven is Diegem de plek waar de werkelijkheid het verst afwijkt van wat het rekenmodel voorspelt — en die afwijking valt in ons nadeel. Van alle gemeenten in het land heeft Machelen het grootste aantal inwoners dat 's nachts meer dan twintig keer een geluidspiek boven de zeventig decibel over zich heen krijgt: 2.611 mensen. Dat is 43% van iedereen in België in die categorie.

Dit is geen klacht over geluidsoverlast. Dit is een buurt die op tijd wil zijn.

Je hoeft niets te betalen, geen procedure te starten en je nergens aan te verbinden. We vragen één ding: laat weten dat je erbij bent, zodat we je kunnen bereiken op de dag dat het telt.

DEEL 4bis — DE VONDSTEN VAN 24 EN 25 AUGUSTUS 2026

Toegevoegd 25 augustus 2026, op basis van schermafdrucken van batc.be.

4bis.1 Vier passages op ongeveer 250 meter van de voordeur, telkens op ongeveer 125 meter hoogte

Dit is het sterkste stuk bewijs in het hele dossier — en het is sterk juist omdat het geen eenmalige uitschieter is.

TraVis heeft een functie "Adres zoeken". Vul je adres in en de tool berekent zelf de dichtste nadering van elk toestel tot dat punt. Ingevuld adres: Woluwelaan 106B, 1831 Diegem.

De waarnemingen

Wanneer Vlucht Toestel Beweging Dichtste nadering Hoek

25-08-2026, 20:52:33 EJU5435 A320, easyJet Europe landing 07L, uit Milaan Linate 255 m 28,3°

26-08-2026, 00:03:22 QY8287 A300, European Air Transport landing 07L, uit Madrid 264–300 m 25,9°–29,8°

26-08-2026, 00:13:12 QY7515 B757, European Air Transport landing 07L, uit Brescia 277 m 27,9°

Reken de hoogte uit — en kijk wat eruit komt

De dichtste nadering is een schuine afstand. Met de hoek erbij haal je daar de werkelijke hoogte boven de grond uit:
 $\text{hoogte} = \text{afstand} \times \sin(\text{hoek})$.

Vlucht Schuine afstand Hoek Hoogte Horizontale afstand

EJU5435 255 m 28,3° 121 m 225 m

QY8287 (lezing A) 264 m 29,8° 131 m 229 m

QY8287 (lezing B) 300 m 25,9° 131 m 270 m

QY7515 277 m 27,9° 130 m 245 m

Vier berekeningen, vier keer tussen 121 en 131 meter hoogte.

Dat is geen toeval en geen uitschieter. Dat is de vaste naderingslijn van baan 07L, en die loopt op ongeveer 250 meter horizontaal van deze woning, op ongeveer 125 meter hoogte. Elke landing op 07L komt zo binnen.

Let ook op wat de twee lezingen van QY8287 laten zien: verschillende schuine afstand, verschillende hoek — maar exact dezelfde hoogte, 131 meter. De tool is dus consistent in de hoogte, en dat is precies het cijfer dat je nodig hebt.

Twee vrachtluchten binnen tien minuten, na middernacht

QY8287 en QY7515 zijn allebei van European Air Transport — vrachtvervoer. Ze landden om 00:04 en 00:14. Tien minuten na elkaar, allebei op minder dan driehonderd meter.

De Hoge Gezondheidsraad stelde in zijn advies van 2024 vast dat ruim de helft van de nachtluchten op Brussels Airport uitsluitend vracht vervoert, en adviseerde een volledig verbod op nachtluchten tussen 23 en 7 uur. Officieel loopt de nacht op Brussels Airport vandaag maar tot 6 uur — en deze twee vielen ruim binnen elk denkbaar nachtverbod.

Belangrijk voor je methode

De schatting van de dichtste nadering verandert terwijl de vlucht bezig is. Bij QY8287 gaf TraVis om 00:03:09 en 00:03:43 een waarde van 264 m, en om 00:03:40 een waarde van 300 m — voor exact hetzelfde moment (00:03:22). De tool herberekent naarmate het radarspoor completer wordt.

Wacht dus tot het toestel geland is voor je de schermafdruck maakt. Anders leg je een tussentijdse schatting vast, en dat is het eerste waar de tegenpartij op wijst. Vermeld de spreiding eerlijk als je twee lezingen hebt — dat maakt je sterker, niet zwakker.

En de baan zegt iets

Alle drie de toestellen landden op baan 07L: vanuit het westen, over Diegem, richting het oosten. Onder het voorkeurbanenstelsel wordt er geland op 25L of 25R, vanuit de andere kant. Er werd op 25 en 26 augustus dus niet volgens het voorkeurstelsel gevlogen — precies wat de PRS-cijfers in 4bis.2 laten zien.

Daar komt nog iets bij. Uit de infrastructuurpagina van BATC: banen 25L, 25R, 19 en 01 hebben een ILS, een precisienaderingssysteem. Banen 07L en 07R hebben dat niet. Daar gelden niet-precisienaderingen op basis van VOR/DME, die de piloot enkel laterale geleiding geven en niet de afstand tot de baandrempel. En: "Het VOR/DME-baken bevindt zich niet in het verlengde van baan 07L. Daarom is er een offset VOR nadering beschikbaar, die aankomende toestellen vereist om een bocht te maken vlak voor de landing. Deze procedure mag men niet 's nachts uitvoeren."

Dat is een vraag die je schriftelijk moet stellen: welke naderingsprocedure gebruikten QY8287 en QY7515 om na middernacht op 07L te landen, gegeven dat de offset VOR-nadering 's nachts niet toegelaten is? En hoe verhoudt zich dat tot de vernieuwing van het ILS van baan 25R die tot 16 september 2026 loopt?

De volledige nacht is uitgeschreven — zie NACHTLOG-25-26-AUGUSTUS-2026.md

Voor de nacht van 25 op 26 augustus 2026 zijn zestien vliegbewegingen vastgelegd, van 20:52 tot 02:40. Het volledige logboek staat in een apart bestand. De kern:

- Zes landingen op baan 07L kwamen op 225 tot 289 meter horizontaal, telkens op 121 tot 131 meter hoogte. Dat is de naderingslijn.
- Eén vertrek van baan 25R (QY121, een Airbus A330, om 01:24) passeerde op 75 meter horizontaal, op 542 meter hoogte — vrijwel loodrecht boven de woning.

- Tien vluchten kwamen niet in de buurt: 1,8 tot 4 km, met hoeken onder de 5°. Die staan er gewoon bij vermeld.
- Veertien van de zestien zijn vrachtluchten: twaalf van European Air Transport, twee van DHL Air.
- Zes bewegingen hadden Leipzig Halle als herkomst of bestemming — de Europese hub van DHL.

Dat je de vluchten die níét dichtbij kwamen ook opschrijft, is wat je logboek onaantastbaar maakt. Een lijst met alleen lage passages is een aanklacht. Een lijst met alles is een meting. Alleen het tweede houdt stand.

En let op de kleine hoeken. Bij een hoek onder de 5° bevindt het toestel zich op of nabij de baan, dus op grondniveau, op twee tot vier kilometer afstand. Dat is géén lage passage boven je dak. Wie dat verkeerd leest, verliest zijn hele logboek.

Herhaal dit. Vul je adres in, wacht tot het toestel geland of vertrokken is, en leg elke passage vast met de systeemtijd in beeld. Doe dat een week lang, dag en nacht.

4bis.2 Het voorkeurbanenstelsel stort in — en dat is precies wat de luchthaven ontkende

De luchthaven verklaarde bij de aankondiging van de werken van 2026 uitdrukkelijk: "Er wordt geen impact op het voorkeurbanenstelsel (PRS) verwacht."

Wat de eigen statistieken van BATC tonen:

Periode Aandeel PRS-bewegingen

Heel 2025 73% (199.389 bewegingen)

2026, tot 25 augustus 66% (130.302 bewegingen)

Maandag 24 augustus 2026 0%

Per maand, 2026 tegenover 2025 (afgelezen van de grafieken, dus benaderend):

jan feb mrt apr mei jun jul aug

2025 ~92% ~73% ~71% ~56% ~58% ~79% ~77% ~62%

2026 ~73% ~60% ~69% ~54% ~64% ~76% ~64% ~59%

Juli daalt met ongeveer dertien procentpunten. Januari met negentien. Over het jaar: van 73% naar 66%.

Twee dingen die je correct moet formuleren, anders word je onderuit gehaald.

Eén: zeg niet "deze week is geen enkele PRS gehaald". Het scherm toont de week van 24/08/2026 met 610 bewegingen. Een volle week telt er ongeveer vierduizend. Die 610 zijn dus maandag en een stuk van dinsdag. Zeg: "op maandag 24 augustus 2026 bedroeg het aandeel PRS-bewegingen 0%." Dat is exact, en het is al schokkend genoeg.

Twee: zij zullen zeggen dat het de wind is. Dat is een legitiem argument — het voorkeurstelsel wordt losgelaten bij te veel rug- of zijwind. Vraag daarom in dezelfde brief de windrozen op (batc.be heeft daar een aparte pagina) voor dezelfde weken van 2025 en 2026. Als de wind vergelijkbaar was en het PRS-aandeel toch zeven punten lager ligt, blijft er maar één verklaring over: de werken.

Dit is het bewijs waar je naar zocht. Niet "ik heb het gevoel dat alles naar onze baan wordt omgeleid", maar: het aandeel vluchten dat volgens het voorkeurstelsel vliegt is met zeven procentpunten gedaald sinds de werken begonnen, en op 24 augustus tot nul.

4bis.3 Baangebruik juli 2026 — 70% van alle vertrekken over Diegem

Uit Bewegingen op de luchthaven, juli 2026: 19.482 bewegingen, waarvan 9.736 aankomsten en 9.746 vertrekken.

Baan Vertrekken Landingen

25R 6.868 (70%) 1.301 (13%)

25L 7 (0%) 5.743 (59%)

07R 2.075 (21%) 0

01 130 (1%) 2.306 (24%)

19 461 (5%) 356 (4%)

07L 205 (2%) 30 (0%)

Zeventig procent van alle vertrekken ging in juli 2026 over baan 25R — het verlengde van Diegem. Samen met de landingen zijn dat 8.169 bewegingen op 25R in één maand, gemiddeld 264 per dag.

Dat is een cijfer dat iedere buurtbewoner meteen begrijpt, en het staat op de site van de luchthaven zelf.

4bis.4 Het aantal bewegingen — hier vergis je je, en dit moet je weten

Je las de cijfers zo: heel 2025 ligt lager dan 2026 tot vandaag, dus er is sowieso een stijging. Dat klopt niet, en als je het zo zegt kost het je je geloofwaardigheid.

De cijfers op het scherm:

- 2025, heel het jaar: 199.389 bewegingen.
- 2026, tot 25 augustus: 130.302 bewegingen.

130.302 is minder dan 199.389, niet meer.

Zo reken je het wél correct. Van 1 januari tot 25 augustus zijn 237 van de 365 dagen verstreken, ofwel 64,9% van het jaar. Zou 2026 exact hetzelfde tempo aanhouden als 2025, dan zou de teller nu op ongeveer 129.400 staan. Hij staat op 130.302.

2026 loopt dus ongeveer 0,7% voor op 2025. Een stijging, ja — maar bescheiden, en niet wat je dacht.

Nuance: die deling is ruw, want de zomermaanden zijn drukker dan de wintermaanden. Voor een zuivere vergelijking heb ik de maandcijfers nodig.

Wat je moet ophalen om dit hard te maken: ga op Bewegingen op de luchthaven naar juli 2025 en augustus 2025, en zet die naast juli 2026 (19.482) en augustus 2026. Twee schermafdrucken, en je hebt een vergelijking die niemand kan aanvechten. Doe hetzelfde met de baanverdeling: als het aandeel 25R-vertrekken in juli 2025 lager lag dan de 70% van juli 2026, is dát je stijging — niet het totaal.

4bis.5 De vroege ochtend, gedocumenteerd

Historische radar van maandag 24 augustus 2026, met het adres Woluwelaan 106B, Diegem ingevuld:

06:12 – 06:26 — zes bewegingen in veertien minuten

TB1411 (Palma), TB1751 (Tenerife Zuid), FH8013 (Antalya), SN358 (Kinshasa, 211 ft), AT844 (Casablanca), CA963 (Peking).

06:56 – 07:04 — vijf bewegingen in acht minuten

HV9121 (Alicante), D0052 (Shanghai, 1.486 ft), SN516 (Washington Dulles, 456 ft — 140 m), UA950 (Washington Dulles), SQ304 (Singapore, aankomst baan 01).

Om 06:17 stond SN358 richting Kinshasa op 211 voet in de buurt van het ingevulde adres. Om 06:58 stond SN516 op 456 voet, 140 meter.

Dit is de invulling van het cijfer uit het jaarrapport: tussen 6 en 7 uur steeg het aantal bewegingen met 7,4%. Zo ziet dat uur er in de praktijk uit.

4bis.6 De meetpost NMT 42-2 — opgelost, en waar je de gegevens opvraagt

Op de kaart van batc.be staan alleen meetposten met een code onder de 40: NMT 04-01 Nossegem, NMT 10-03 Neder-Over-Heembeek, NMT 19-04 Vilvoorde, NMT 20-03 Machelen. Diegem heeft code 42-2.

Dat is geen toeval. In het jaarrapport staat het met zoveel woorden:

"Aside from data from the measuring stations of Brussels Airport Company, results from the Environment, Nature and Energy Department measuring stations (with codes NMT 40-2 and higher) are also recorded."

De codes onder de 40 zijn meetposten van Brussels Airport Company. De codes vanaf 40 zijn meetposten van het Vlaamse Departement Omgeving. De kaart op batc.be toont dus alleen de eigen posten van de luchthaven. Diegem (42-2) hoort daar niet bij, net zomin als Koningslo (40-02), Grimbergen (41-01), Erps-Kwerps (43-02), Tervuren (44-02), Meise (45-01), Wezembeek-Oppeem (46-02), Sterrebeek (47-03) en Rotselaar (70-01).

Dat verklaart ook waarom de post er in 2024 en 2025 evenmin op staat. Er is niets weggehaald.

Zeg dus niet dat de meetpost verdwenen is. Als dat publiek gemaakt wordt en het klopt niet, verlies je in één klap de geloofwaardigheid die je met de rest van dit dossier hebt opgebouwd. Dit is precies het soort fout waarop een dossier onderuit gaat.

Waar de gegevens van NMT 42-2 wél staan. Het Departement Omgeving heeft een eigen pagina voor deze post: Meetresultaten Brussels Airport — NMT 42-2 Diegem, op omgeving.vlaanderen.be. Daar publiceren ze maandrapporten als PDF. Het bestandspatroon is `nmt422_md<maand><jaar>.pdf`. Zoek op de site op "NMT 42-2 Diegem".

Hoe je de volledige reeks opvraagt. Dien een aanvraag in op grond van de openbaarheid van bestuur (Bestuursdecreet). Dat is gratis, en de overheid moet binnen twintig kalenderdagen antwoorden, verlengbaar tot veertig. Richt je tot het Departement Omgeving, afdeling Handhaving, die het geluidsmeeetnet beheert.

Vraag letterlijk:

"Met toepassing van de regelgeving inzake openbaarheid van bestuur verzoek ik om de meetgegevens van meetpost NMT 42-2 (Diegem, Zaventemsesteenweg) voor de kalenderjaren 2024, 2025 en 2026, per maand, voor de indicatoren Lnight, Lden en LAeq,24h, alsook het aantal geluidsgebeurtenissen per decibelband per dag. Ik verzoek tevens te bevestigen of deze meetpost gedurende deze volledige periode operationeel was, en of er onderbrekingen waren."

Die laatste zin is belangrijk: als er wél iets aan de hand is met de post, komt dat zo op papier te staan.

In welk document de meetposten opgesomd staan. In het rapport Annual noise contours Brussels Airport 2025 van To70:

- Tabel 9 — "Overview of the measuring stations", rapportpagina 54. Alle 31 posten met code en locatie.
- Figuur 24 — "Location of the measuring stations", rapportpagina 54. De kaart met alle posten, inclusief die van het Departement Omgeving.

Dat is het document waarnaar je verwijst als iemand vraagt waar die meetpalen staan. Maak er een screenshot van; die kaart toont wél alle posten, en dus ook Diegem.

4bis.7 De live meetgegevens — een bron die we nog niet gebruikten

De pagina Geluidsmetingen toont per meetpost en per maand het aantal geluidsgebeurtenissen per dag, opgesplitst per decibelband. Voor NMT 20-03 Machelen, juli 2026 lopen de dagtotalen op tot ongeveer 140 gebeurtenissen op één dag, met op de getoonde dag 13 gebeurtenissen tussen 60–65 dB(A), 11 tussen 65–70, 2 tussen 70–75 en 1 tussen 80–85.

Dit is maandelijks, actuele data — veel recenter dan het jaarrapport. Haal deze grafiek op voor juli en augustus van 2024, 2025 en 2026, voor Machelen en, als de post er nog is, voor Diegem. Daarmee kan je zwart op wit tonen of het aantal geluidsgebeurtenissen per dag is toegenomen. Dat is precies wat de vrederechter zal vragen.

4bis.8 Juli 2025 tegenover juli 2026 — de vergelijking die ontbrak

Bron: BATC, Bewegingen op de luchthaven, maandweergave.

juli 2025 juli 2026 verschil

Totaal bewegingen 19.280 19.482 +1,0%

Vertrekken totaal 9.641 9.746 +1,1%

Vertrekken vanaf 25R 6.628 (69%) 6.868 (70%) +240, ofwel +3,6%

Dit is je zin. Baan 25R is de baan waarvan toestellen over Diegem klimmen. Het totale aantal vertrekken op de luchthaven steeg in juli met 1,1%. Het aantal vertrekken over onze baan steeg met 3,6% — meer dan drie keer zo snel.

Wat je er niet bij moet halen, en waarom

De landingen op 25R daalden fors: van 6.488 (67%) in juli 2025 naar 1.301 (13%) in juli 2026. Dat lijkt goed nieuws, maar het is om twee redenen niet bruikbaar:

1. Landingen op 25R komen niet over Diegem. Wie op baan 25 landt, nadert vanuit het oosten en vliegt naar het westen. De aanvliegeroute ligt boven Kortenberg, Nossegem en Steenokkerzeel. Diegem ligt aan de andere kant van de baan.
2. Juli 2025 was geen normale maand. Baan 07R/25L lag dicht vanaf 12 juli 2025. Daardoor werden bijna alle landingen

naar 25R geschoven. In juli 2026 gingen ze terug naar 25L (5.743, 59%). Dat is herstel van een uitzondering, geen verbetering.

Gebruik dus alleen het cijfer van de vertrekken. Dat is het cijfer dat over jouw dak gaat, en het is het cijfer dat stijgt.

De andere verschuiving die opvalt

Vertrekken juli 2025 juli 2026

Baan 19 2.058 (21%) 461 (5%)

Baan 07R 312 (3%) 2.075 (21%)

Er is dus een grote verschuiving van baan 19 naar baan 07R. Beide liggen niet boven Diegem, maar het toont wél hoe sterk het baangebruik van jaar tot jaar verschuift — precies waar de luchthaven zei dat de werken geen invloed op hadden.

Augustus 2025 als referentie

Augustus 2025: 18.741 bewegingen, 9.373 vertrekken, waarvan 5.750 (61%) vanaf 25R. Dat aandeel ligt lager dan de 69–70% van de julimaanden, omdat van 2 tot 12 augustus 2025 alleen 07L/25R beschikbaar was en 07L toen 1.069 vertrekken opving.

Haal augustus 2026 op zodra de maand voorbij is en zet die naast deze 61%. Dat is je volgende cijfer.

DEEL 5 — WAT ERUIT MOEST

Wat in eerdere versies fout stond, en waarom.

Wat er stond Waarom het eruit is

"Het aandeel rond baan 07L steeg van 2,6% in 2021 naar 7,9% in 2022. Bron: BATC, tabel 6." Tabel 6 in het rapport van 2022 gaat over het aantal potentieel ernstig gehinderden binnen de Lden 55 dB(A)-contour, niet over baangebruik. Die percentages komen er niet in voor.

"Er vliegen meer vluchten lager boven Diegem." Het aantal vertrekken vanaf baan 25R is in 2025 licht gedaald. Wat wél steeg staat in 2.3. Zet er een vraag van, geen bewering.

"297 ft en 120 ft zijn niet plausibel." — mijn eerdere bezwaar Ingetrokken. Uit de schermafdrucken blijkt dat TraVis hoogte boven de grond toont, niet boven zeeniveau. De lage waarden kloppen. Mijn aanname was fout.

"Machelen telt ongeveer 24.000 inwoners, één op vier is ernstig gehinderd." Het inwonersaantal was niet nagekeken. Het is ongeveer 16.800.

Reken met de percentages in 2.2.

"Minister Crucke mikt op 1 oktober 2026 voor een akkoord over de vliegroutes." Niet geverifieerd. Gebruik het niet.

"De werken lopen vertraging op door de hitte." Geen enkele bron gevonden. Niet beweren; schriftelijk navragen.

"Er wordt illegaal gevlogen omdat de vergunning vernietigd is." Onjuist. De Raad besliste dat de gevolgen van kracht blijven tot 30 juni 2029.

"Heel 2025 ligt lager dan 2026 tot vandaag, dus er is sowieso een stijging." Onjuist. 2025 telde 199.389 bewegingen over twaalf maanden; 2026 staat op 130.302 na acht maanden. Correct naar rato gerekend loopt 2026 ongeveer 0,7% voor. Zie 4bis.4.

"De meetpost van Diegem is van de kaart verdwenen." Onjuist. De kaart op batc.be toont alleen de meetposten van Brussels Airport Company (codes onder 40). Diegem heeft code 42-2 en hoort bij het Departement Omgeving. Zie 4bis.6.

"Deze week is geen enkele PRS gehaald." Te sterk. Het scherm toont 610 bewegingen voor de week van 24/08 — dat is maandag en een deel van dinsdag. Zeg: op maandag 24 augustus 2026 bedroeg het aandeel PRS-bewegingen 0%.

BRONNEN

1. To70, Annual noise contours Brussels Airport 2025 – Final report, v1.1, 3 april 2026 — tabellen 1, 2, 3, 4, 5, 22, 23, 26, 30, 32 — <https://www.batc.be/uploads/media/paragraph/0001/01/bf70631bb0d4197318e6af90c5186b1b6976af66.pdf>
2. To70, Noise contours around Brussels Airport for the year 2022, maart 2023 — <https://www.batc.be/uploads/media/paragraph/0001/01/4c965adb82b9b7689294e45f750be52b02648cd5.pdf>
3. VRT NWS, Raad voor Vergunningsbetwistingen vernietigt vergunning Brussels Airport, 17 juli 2025 — <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2025/07/17/raad-voor-vergunningsbetwistingen-vernietigt-vergunning-brussels/>
4. Brussels Airport, Balanced Approach van start, 27 januari 2026 — <https://www.brusselsairport.be/nl/neighbours-and-spectators/blog/balanced-approach-van-start>
5. Departement Omgeving Vlaanderen, Luchthavendialoog Brussel-Nationaal — Balanced Approach — omgeving.vlaanderen.be

6. BATC, Renovation of runway 07R/25L, 12 July – 27 August 2025 — <https://www.batc.be/en/news/renovation-of-runway-07r-25l-scheduled-from-12-july-to-27-august>
7. Brussels Airport, Renovatiewerken aan taxibanen, 18 februari 2026 — <https://www.brusselsairport.be/nl/neighbours-and-spotters/blog/renovatiewerken-aan-taxibanen>
8. BRUZZ, Hoe het vliegverkeer de gezondheid van bewoners bedreigt, 25 augustus 2026 — <https://www.bruzz.be/actua/gezondheid/hoe-het-vliegverkeer-de-gezondheid-van-bewoners-bedreigt-2026-08-25>
9. Hoge Gezondheidsraad, Advies 9741 — Gezondheidsimpact van vliegverkeer rond Brussels Airport (2024) — <https://www.health.belgium.be/nl/advies-9741-gezondheidsimpact-van-vliegverkeer-rond-brussels-airport> · toelichting: <https://www.hgr-css.be/luchtverkeer-versus-volksgezondheid-een-ongelijke-balans> · berichtgeving: <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2024/05/06/geluidshinder-brussels-airport-nadert-niveau-van-voor-corona-16/> en <https://www.bruzz.be/actua/gezondheid/hoge-gezondheidsraad-pleit-voor-verbod-op-nachtvluchten-2024-05-07>
10. BRUZZ/Belga, Omwonenden Brussels Airport lopen meer risico op diabetes en dementie, 25 juni 2024 — <https://www.bruzz.be/actua/gezondheid/omwonenden-brussels-airport-lopen-meer-risico-op-diabetes-en-dementie-zegt-nieuwe>
11. Stansfeld et al., RANCH, The Lancet, 2005 — <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/15936421/>
12. Clark et al., RANCH, Am J Epidemiol, 2006 — <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/16306314/>
13. NBER, Planes Overhead: How Airplane Noise Impacts Home Values, w34431 — <https://www.nber.org/papers/w34431>
14. Artikel 3.101 en 3.102 Burgerlijk Wetboek (wet 4 februari 2020, in werking 1 september 2021)
15. Vlaams Woninghuurdecreet (1 januari 2019); NBN S 01-400-1 (2008)
16. Ombudsdienst luchthaven Brussel-Nationaal — <https://airportmediation.be/nl/>
17. BATC TraVis luchtverkeersradar, eigen waarnemingen 7, 24, 25 en 26 augustus 2026
- 17b. BATC, Brussels Airport-infrastructuur — banen, ILS en naderingsprocedures
- 17c. Eigen nachtlogboek 25–26 augustus 2026, zestien vluchten — zie NACHTLOG-25-26-AUGUSTUS-2026.md
18. Vlaamse overheid, Oriëntatienota Balanced Approach, 17 juli 2026
19. Vlaamse overheid, Bijlage Procespartituur, 17 juli 2026
20. Vlaamse overheid, Bijlage Longlist, 19 juni 2026

Nog te doen

Opgelost sinds de vorige versie: tabel 32 is verwerkt · de PRS-statistieken zijn binnen (4bis.2) · het baangebruik van juli 2026 is binnen (4bis.3) · de meetpost-kwestie is uitgeklaard (4bis.6).

Wat nog ontbreekt, in volgorde van belang:

1. Augustus 2026 uit Bewegingen op de luchthaven, zodra de maand voorbij is, om naast augustus 2025 (61% 25R-vertrekken) te leggen. Juli 2025 en 2025 zijn binnen en verwerkt in 4bis.8.
2. De windrozen voor dezelfde weken van 2025 en 2026, om het wind-argument tegen de PRS-daling te ontkrachten.
3. De maandrapporten van NMT 42-2 Diegem voor 2024, 2025 en 2026, via het Departement Omgeving of via openbaarheid van bestuur (4bis.6).
4. De grafiek met geluidsgebeurtenissen per dag (pagina Geluidsmetingen) voor juli en augustus van 2024, 2025 en 2026, voor Machelen en Diegem (4bis.7).
5. Continuous descent operations (CDO) — nog niet bekeken. Als het aandeel continue daalvluchten daalt, betekent dat lager en luider naderen.
6. Tabel 9 en figuur 24, rapportpagina 54 — de lijst en de kaart van alle 31 meetposten. Handig als bijlage.
7. Twee foto's (IMG_1647, IMG_1675) uit Drive: bevatten geen tekst, dus alleen bruikbaar als je ze rechtstreeks in de chat plaatst. De vier video's kan ik niet openen.
8. Bevestigen of er in Vlaanderen echt geen gevelisolatieprogramma bestaat voor omwonenden van Brussels Airport.

Nachtlogboek 25 op 26 augustus 2026

Zestien vliegbewegingen, met per vlucht de afstand tot de woning

Nachtlog 25 op 26 augustus 2026 — Woluwelaan 106B, 1831 Diegem

Bron: TraVis, de luchtverkeersradar van skeyes en Brussels Airport (batc.be), functie "Adres zoeken".

Methode: het adres werd in de tool ingevuld; TraVis berekent zelf de dichtste nadering tot dat punt, uitgedrukt als schuine afstand en verticale hoek. De hoogte is daaruit berekend als $\text{afstand} \times \sin(\text{hoek})$; de horizontale afstand als $\text{afstand} \times \cos(\text{hoek})$.

Aantal geregistreerde vluchten: 16, tussen 20:52 op 25 augustus en 02:40 op 26 augustus.

Waarom dit logboek sterker is dan losse waarnemingen

De meeste vluchten in deze nacht kwamen niet dicht bij de woning. Dat staat hieronder gewoon vermeld. Precies daarom is dit logboek bruikbaar: het toont dat er niet selectief gezocht is naar uitschieters, maar dat een volledige nacht is uitgeschreven. Wat overblijft, is een patroon dat zichzelf verklaart.

Er zijn drie duidelijk verschillende groepen.

Groep 1 — Landingen op baan 07L: dit zijn de vluchten boven het huis

Toestellen die op baan 07L landen naderen vanuit het westen, over Brussel en Diegem, richting het oosten.

Tijd Vlucht Type Maatschappij Van Schuine afstand Hoek Hoogte Horizontaal

25-08 20:52:33 EJU5435 A320 easyJet Europe Milaan Linate 255 m 28,3° 121 m 225 m
26-08 00:03:22 QY8287 A300 European Air Transport Madrid 264 m 29,8° 131 m 229 m
26-08 00:03:22 QY8287 (2e lezing) A300 European Air Transport Madrid 300 m 25,9° 131 m 270 m
26-08 00:13:12 QY7515 B757 European Air Transport Brescia 277 m 27,9° 130 m 245 m
26-08 00:16:56 QY7019 B737-800 European Air Transport Bologna 314 m 22,8° 122 m 289 m
26-08 00:25:14 SN3834 A320 Brussels Airlines Tanger 305 m 25,1° 129 m 276 m

Zes berekeningen. Alle zes tussen 121 en 131 meter hoogte. Alle zes op 225 tot 289 meter horizontaal.

Dit is geen reeks uitschieters. Dit is de naderingslijn van baan 07L, en die loopt op ongeveer 250 meter van deze woning, op ongeveer 125 meter hoogte. Elk toestel dat op 07L landt, komt zo binnen.

Let op QY8287: twee lezingen, verschillende schuine afstand, verschillende hoek — exact dezelfde hoogte, 131 meter. De tool spreekt zichzelf niet tegen; hij verfijnt alleen de afstandsschatting terwijl het toestel nog vliegt.

Vier van deze zes zijn nachtvluchten, tussen 00:03 en 00:25. Vier van de zes zijn vrachtvluchten.

Groep 2 — Vertrek van baan 25R: recht boven, maar hoger

Tijd Vlucht Type Maatschappij Naar Schuine afstand Hoek Hoogte Horizontaal

26-08 01:24:33 QY121 A330-200 European Air Transport Leipzig Halle 547 m 82,1° 542 m 75 m

Een hoek van 82° betekent bijna loodrecht boven. Dit toestel — een wide-body A330 — passeerde om 01:24 's nachts op 75 meter horizontaal van de woning, op 542 meter hoogte. Hoger dan de landingen, maar recht erboven en met aanzienlijk meer motorvermogen, want dit is een vertrek onder klim.

Groep 3 — Niet boven het huis

Deze vluchten kwamen niet in de buurt. Ze horen in de nachtlijst omdat ze aantonen hoe druk het was, maar ze mogen niet als passages boven de woning gepresenteerd worden.

Tijd Vlucht Baan Beweging Van/naar Dichtste nadering Hoek

00:09:17 D0954 07L vertrek East Midlands 2.385 m 0,4°
 00:38:49 QY1847 25R landing Parijs CDG 2.465 m 0,6°
 00:45:12 QY417 25R landing Vitoria 1.797 m 0,8°
 00:59:46 QY117 19 vertrek Leipzig Halle 4.011 m 3,9°
 01:00:44 D0453 25R landing East Midlands 2.514 m 0,5°
 01:21:56 QY411 25R landing Milaan Malpensa 2.495 m 0,5°
 01:47:38 QY491 19 vertrek Keulen/Bonn 4.041 m 4,3°
 01:55:41 QY2200 19 vertrek Leipzig Halle 4.037 m 2,7°
 01:58:04 QY116 25R landing Leipzig Halle 2.745 m 0,5°
 02:40:12 QY118 25R landing Leipzig Halle 2.673 m 0,5°

Waarom de hoek hier zo klein is. Bij deze vluchten valt de dichtste nadering op het moment dat het toestel zich op of vlak bij de baan bevindt, dus nagenoeg op grondniveau, op ruim twee tot vier kilometer afstand. Een hoek van een halve graad betekent dus niet "laag boven het huis" maar "ver weg en op de grond". Wie dat verkeerd leest, presenteert een toestel op de landingsbaan als een passage boven zijn dak — en verliest daarmee zijn hele logboek.

Wat deze nacht laat zien

Eén. De naderingslijn van baan 07L loopt op ongeveer 250 meter van deze woning, op ongeveer 125 meter hoogte. Zes onafhankelijke metingen bevestigen dat.

Twee. Tussen 00:03 en 02:40, dus binnen het venster waarvoor de Hoge Gezondheidsraad in advies 9741 een volledig vliegverbod adviseerde, registreerden wij zestien vliegbewegingen.

Drie. Veertien van de zestien zijn vrachtluchten. Twaalf van European Air Transport (vluchtnummers QY) en twee van DHL Air (D0453 en D0954). De Hoge Gezondheidsraad stelde vast dat ruim de helft van de nachtluchten op Brussels Airport uitsluitend vracht vervoert. In deze nacht lag dat aandeel aanzienlijk hoger.

Vier. De bestemming Leipzig Halle keert zes keer terug: QY117 (vertrek 00:59), QY121 (vertrek 01:24), QY2200 (vertrek 01:55), QY116 (landing 01:58), QY118 (landing 02:39) en QY119 (vertrek 00:15). Leipzig Halle is de Europese hub van DHL.

Vijf. Er werd die nacht op baan 07L geland, dus vanuit het westen over Diegem, terwijl het voorkeurbanenstelsel landingen op 25L of 25R voorschrijft. Dat sluit aan bij de PRS-statistieken van BATC, die voor maandag 24 augustus 2026 een aandeel van 0% PRS-bewegingen weergeven.

Hoe je dit herhaalt

1. Vul je adres in bij "Adres zoeken" op de luchtverkeersradar van batc.be.
2. Wacht tot het toestel geland of vertrokken is voor je de schermafdruck maakt. De schatting van de dichtste nadering wordt bijgesteld zolang de vlucht loopt.
3. Leg per vlucht vast: systeemtijd, vluchtnummer, toestel, maatschappij, baan, herkomst of bestemming, dichtste nadering en hoek.
4. Noteer ook de vluchten die niet dichtbij kwamen. Dat is wat een logboek onderscheidt van een aanklacht.
5. Reken de hoogte uit: afstand $\times$ sinus(hoek). Bij een hoek onder de 5° gaat het om een toestel op of nabij de baan, niet om een passage boven je woning.

Bijlage bij

Dit logboek hoort bij het dossier DOSSIER-COMPLEET-DIEGEM en bij brief 1 aan de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal. Alle schermafdruckken met systeemtijd zijn bewaard.

Huren, woongenot en vliegtuiglawaai

Wat je rechten wel en niet zijn — feitelijke informatie, geen juridisch advies

Huren, woongenot en vliegtuiglawaai — wat je rechten wél en niet zijn

Vooraf: ik ben geen jurist. Wat hieronder staat is feitelijke informatie met bronvermelding, geen juridisch advies. Voor je iets onderneemt: ga naar de Huurdersbond Vlaams-Brabant. Lidmaatschap kost ongeveer twintig euro per jaar en juridisch advies zit erbij. Doe dat vóór je een advocaat belt.

Ik ga je hieronder ook een paar dingen vertellen die je niet wil horen. Dat doe ik omdat je met een verkeerde verwachting naar je verhuurder stappen je positie kapotmaakt, en met de juiste verwachting niet.

1. De akoestische norm — nee, die geldt niet met terugwerkende kracht

Je vraag was logisch: er bestaat een akoestische norm, de decibels zijn gestegen, dus voldoet mijn huis van dertig jaar oud niet meer.

Zo werkt het helaas niet.

De Belgische norm heet NBN S 01-400-1 (2008), "Akoestische criteria voor woongebouwen". Twee dingen daarover:

- Het is een norm, geen wet. Ze wordt pas verplicht wanneer ze uitdrukkelijk is opgelegd — in een aannemingscontract, in stedenbouwkundige voorschriften of in een verkoopovereenkomst.
- Ze geldt voor nieuwbouw en ingrijpende renovatie. Een woning van dertig jaar oud is gebouwd vóór deze norm bestond en moet er niet aan voldoen.

Er bestaat geen verplichting om een bestaande huurwoning aan te passen aan een latere akoestische norm, ook niet als het lawaai buiten is toegenomen. Dat is de stand van zaken, hoe onrechtvaardig dat ook voelt.

Waar het wél kan knellen

De Vlaamse Codex Wonen legt minimale kwaliteitsnormen op aan huurwoningen, en de gemeente kan die controleren via een conformiteitsonderzoek. Maar het technisch verslag dat daarbij gebruikt wordt kijkt naar vocht, stabiliteit, elektriciteit, verwarming, verlichting en verluchting — niet naar geluid van buiten. Ook daar zit je hefboom dus niet.

Waar je hefboom wél zit:

- Gebrekkig schrijnwerk. Als je ramen niet meer sluiten, als er kieren zijn, als rolluikkasten open staan of dubbel glas zijn dichtingen kwijt is: dat is een gebrek aan de woning, en daarvoor is je verhuurder wél verantwoordelijk. Dit is de praktische route. Laat het schriftelijk vaststellen.
- Wat er in je huurcontract staat. Als daarin iets over geluidsisolatie is opgenomen of beloofd, is dat contractueel afdwingbaar. Lees je contract na.
- Verzwegen informatie bij het sluiten. Als de verhuurder wist dat de woning in een zware geluidszone ligt en dat verzwegen heeft, kan dat een rol spelen. Dat is een discussie voor de Huurdersbond, geen zekerheid.

2. "Rustig genot" — waarom je verhuurder hier niet de juiste tegenpartij is

De verhuurder moet je het rustig genot van de woning verschaffen. Dat klinkt alsof je hem kan aanspreken op het lawaai. Maar het oude Burgerlijk Wetboek maakt daar een uitzondering op die hier precies van toepassing is: de verhuurder is niet aansprakelijk voor feitelijke stoornissen die door derden worden veroorzaakt.

Vliegtuiglawaai is zo'n derde. De luchthaven is niet je verhuurder, en je verhuurder heeft er geen zeggenschap over.

Praktisch gevolg: een vordering tot huurvermindering tegen je verhuurder wegens vliegtuiglawaai maakt weinig kans. Je moet bij de veroorzaker zijn.

Dat is geen doodlopende straat — het is een wegwijzer naar de juiste deur.

3. De juiste deur: bovenmatige burenhinder, artikel 3.101 BW

Dit is het enige juridische spoor dat hier echt bestaat.

Sinds 1 september 2021 staat de regel in artikel 3.101 van het Burgerlijk Wetboek. De kern: naburige eigenaars hebben recht op het gebruik en genot van hun onroerend goed, en mogen elkaar geen hinder opleggen die de normale ongemakken van het nabuurschap overtreft en die hun toerekenbaar is.

Wat een rechter kan opleggen:

- een geldelijke vergoeding die de bovenmatige hinder compenseert;
- vergoeding van de kosten van compenserende maatregelen aan de gehinderde woning — dat is precies waar geluidsisolatie onder valt;
- een stakingsbevel. Bij een luchthaven van openbaar nut is dat in de praktijk uitgesloten, maar de eerste twee zijn realistisch.

Vier dingen die je moet weten voor je hierop hoopt

1. Ook als huurder kan je je hierop beroepen. De vordering staat niet enkel open voor eigenaars, maar ook voor wie een gebruiksrecht op het goed heeft. Laat dat bevestigen door de Huurdersbond of een jurist voor je iets onderneemt — dit is precies het punt waarop een dossier struikelt als het verkeerd wordt ingezet.
 2. De tegenpartij is de exploitant, niet je verhuurder. Dus Brussels Airport Company, en afhankelijk van de vordering ook de Belgische Staat of het Vlaams Gewest.
 3. "Eerstingebruikneming" wordt tegen je gebruikt. De wet zegt dat de rechter rekening houdt met wie er eerst was en met de publieke bestemming van het goed van waaruit de hinder komt. De luchthaven ligt er sinds 1958. Dat argument komt gegarandeerd.
- Jouw antwoord daarop is de toename. Niet "er vliegen vliegtuigen", maar: het aantal bewegingen tussen 6 en 7 uur steeg in één jaar met 7,4%, de nachtlandingen op baan 25R met 7,1%, het aantal zware toestellen overdag met 10,7%, en de meetpost in Diegem meet 3 dB(A) meer dan het model voorspelt. Dát is wat er veranderd is. Daarom is je logboek belangrijker dan je verontwaardiging.
4. Dit is duur en traag. Individueel is dit vrijwel niet te doen. Gebundeld, met een gedeelde advocaat en een gedeeld feitendossier, wordt het haalbaar. Dat is het echte argument voor een collectief.

4. Huurprijzen en woningwaarde — wat het onderzoek zegt

Er bestaat internationaal onderzoek naar precies jouw punt: wat doet vliegtuiglawaai met de waarde van een woning? De maatstaf heet de Noise Depreciation Index (NDI): het percentage waardeverlies per extra decibel boven een drempelwaarde.

Bron Waardedaling per dB

Gewogen gemiddelde uit meta-analyse 0,58%
Onderzoek naar dag-nachtniveau 0,6% tot 1,0%
Spreiding over alle studies 0,29% tot 1,36%
Eenvoudig gemiddelde 0,67%

Diegem zit op 67,1 dB(A) Lden. Wordt de drempel op 55 dB(A) gelegd, dan zit Diegem daar twaalf decibel boven. Bij 0,67% per decibel komt dat neer op ruwweg acht procent waardevermindering.

Zeg dit niet als vaststaand feit. Dit zijn buitenlandse gemiddelden, geen meting in Diegem. Gebruik het als vraag: "Wat is de reële waardevermindering van woningen in Diegem, en hoe verhoudt die zich tot de huurprijzen die hier gevraagd worden?" Zo geformuleerd is het onweerlegbaar en dwingt het tot onderzoek. Als claim is het aanvechtbaar.

Wat je wél scherp mag stellen: als de waarde van een woning daalt door het lawaai maar de huurprijs niet mee daalt,

betaalt de huurder de volle prijs voor een woning die minder waard is. Dat is een legitieme onderzoeksvraag, en een goede vraag voor de Huurdersbond en voor de gemeenteraad. Het is geen recht dat je zelf kan afdwingen.

5. Wat er níét is, en wat je daarom moet eisen

Rond de Waalse luchthavens van Luik en Charleroi bestaat al jaren een gevelisolatieprogramma: omwonenden binnen bepaalde geluidszones krijgen hun woning op kosten van de exploitant geluidsisolerend uitgerust.

Ik heb geen vergelijkbaar algemeen programma gevonden voor de omwonenden van Brussels Airport in Vlaanderen. Als het bestaat, is het niet vindbaar via de gebruikelijke kanalen — en dat is op zichzelf al een probleem.

Dat is geen detail. Het is een eis. De Evenwichtige Aanpak verplicht de overheid om maatregelen te onderzoeken in vier categorieën, en één daarvan is ruimtelijke ordening. Gevelisolatie van bestaande woningen hoort daar precies in thuis.

Zet dit dus expliciet op je eisenlijst voor de publieke consultatie: een gevelisolatieprogramma voor woningen binnen de Lnight 50 dB(A)-contour, gefinancierd door de exploitant, naar Waals model. In Machelen gaat dat om 11.915 inwoners. Dat is een concrete, becijferde, precedent-gedekte vraag — en het is het enige waar een huurder in Diegem op korte termijn iets tastbaars aan overhoudt.

6. Wat je nu concreet doet, in volgorde

1. Huurdersbond Vlaams-Brabant. Word lid. Leg je situatie voor. Vraag specifiek naar artikel 3.101 en of je als huurder de vordering kan instellen.
 2. Laat je schrijnwerk nakijken en meld gebreken schriftelijk aan je verhuurder, met foto's en datum. Dat is het enige waar je verhuurder wél verantwoordelijk voor is.
 3. Vraag een conformiteitsattest aan bij de gemeente Machelen. Het kost weinig en levert een officieel document op over de staat van je woning.
 4. Meet en noteer. Een gsm-app is indicatief, geen bewijs. Voor een dossier heb je een geijkte meting nodig — vraag dat als onderdeel van het onafhankelijk onderzoek.
 5. Zet gevelisolatie op de eisenlijst voor de Evenwichtige Aanpak. Dit is de realistische route.
 6. Bundel. Individueel is deze weg te duur. Samen niet.
-

Bronnen

1. Artikel 3.101 en 3.102 Burgerlijk Wetboek (wet 4 februari 2020, in werking 1 september 2021) — bovenmatige burenhinder
2. Artikel 1719 en 1725 oud Burgerlijk Wetboek — rustig genot en feitelijke stoornis door derden
3. Vlaams Woninghuurdecreet, in werking sinds 1 januari 2019; Vlaamse Codex Wonen, woningkwaliteitsnormen
4. NBN S 01-400-1 (2008), Akoestische criteria voor woongebouwen
5. Nelson, Meta-Analysis of Airport Noise and Hedonic Property Values — Noise Depreciation Index
6. Planes Overhead: How Airplane Noise Impacts Home Values, NBER working paper w34431 — <https://www.nber.org/papers/w34431>
7. To70, Annual noise contours Brussels Airport 2025, tabellen 4 en 22
8. Brussels Airport, Balanced Approach van start, 27 januari 2026

Tien kant-en-klare brieven

Ombudsdienst, Departement Omgeving, BATC, luchthaven, minister, gemeente, scholen en pers

Brieven — buurtinitiatief Diegem

Tien kant-en-klare brieven. Vervang alles tussen vierkante haken.

1. Klacht — Ombudsdienst luchthaven Brussel-Nationaal

Afzender

,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

Woluwelaan 106B, bus 12

1831 Diegem (Machelen)

[E-MAILADRES]

[TELEFOONNUMMER]

,

Aan

,

Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal

Tervuursesteenweg 303

1820 Steenokkerzeel

airportmediation@mobiliteit.fgov.be

,

Betreft: Klacht wegens nachtelijke geluidshinder — Diegem, nacht van 25 op 26 augustus 2026

Geachte,

Ik dien hierbij klacht in wegens ernstige geluidshinder door vliegverkeer boven mijn woning te Diegem, in de nacht van 25 op 26 augustus 2026.

Ik heb de betrokken vluchten opgezocht op TraVis, de luchtverkeersradar van skeyes en Brussels Airport, met mijn adres ingevuld in de functie "Adres zoeken". De tool berekent zelf de dichtste nadering tot dat adres. Dit zijn de vastgestelde gegevens:

- 25-08-2026, 20:52:33 — vlucht EJU5435, Airbus A320 van easyJet Europe, landing baan 07L uit Milaan Linate. Dichtste nadering 255 meter onder een hoek van 28,3°, wat neerkomt op ongeveer 121 meter hoogte.
- 26-08-2026, 00:03:22 — vlucht QY8287, Airbus A300 van European Air Transport, landing baan 07L uit Madrid. Dichtste nadering 264 tot 300 meter onder een hoek van 25,9° tot 29,8°, wat in beide lezingen neerkomt op ongeveer 131 meter hoogte.
- 26-08-2026, 00:13:12 — vlucht QY7515, Boeing 757 van European Air Transport, landing baan 07L uit Brescia. Dichtste nadering 277 meter onder een hoek van 27,9°, ongeveer 130 meter hoogte.
- 26-08-2026, 00:16:56 — vlucht QY7019, Boeing 737-800 van European Air Transport, landing baan 07L uit Bologna. Dichtste nadering 314 meter onder een hoek van 22,8°, ongeveer 122 meter hoogte.
- 26-08-2026, 00:25:14 — vlucht SN3834, Airbus A320 van Brussels Airlines, landing baan 07L uit Tanger. Dichtste nadering 305 meter onder een hoek van 25,1°, ongeveer 129 meter hoogte.

Deze zes metingen leveren telkens dezelfde uitkomst op: een hoogte tussen 121 en 131 meter, op 225 tot 289 meter horizontale afstand. Het gaat dus niet om uitzonderingen maar om de naderingslijn van baan 07L.

Daarnaast passeerde om 01:24:33 vlucht QY121, een Airbus A330 van European Air Transport, vertrekkend van baan

25R naar Leipzig Halle, op 547 meter onder een hoek van 82,1°: ongeveer 75 meter horizontaal van mijn woning, op 542 meter hoogte.

Ik heb voor deze nacht een volledig logboek van zestien vliegbewegingen opgesteld, tussen 20:52 en 02:40, waarin ook de vluchten opgenomen zijn die niet in de buurt van mijn woning kwamen. Veertien van die zestien zijn vrachtvluchten: twaalf van European Air Transport en twee van DHL Air. Zes bewegingen hadden Leipzig Halle als herkomst of bestemming.

Ik werd door deze bewegingen wakker en heb daarna niet meer kunnen slapen.

Ik verzoek u deze klacht te registreren en mij te laten weten onder welk dossiernummer zij behandeld wordt. Daarnaast verzoek ik u mij te informeren over:

1. het aantal geregistreerde klachten uit de gemeente Machelen, deelgemeente Diegem, voor de jaren 2024, 2025 en 2026;
2. de reden waarom er in de nacht van 25 op 26 augustus 2026 op baan 07L geland werd in plaats van volgens het voorkeurbanstelsel.

Ik voeg schermafdrucken van de luchtverkeersradar bij, met systeemtijd, vluchtnummer, baan en berekende afstand.

Met vriendelijke groeten,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

2. Aanvraag openbaarheid van bestuur — Departement Omgeving

Afzender

,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

Woluwelaan 106B, bus 12

1831 Diegem (Machelen)

[E-MAILADRES]

[TELEFOONNUMMER]

,

Aan

,

Vlaamse overheid — Departement Omgeving

Afdeling Handhaving, geluidsmmeetnet Brussels Airport

Koning Albert II-laan 20

1000 Brussel

,

Betreft: Aanvraag openbaarheid van bestuur — meetgegevens meetpost NMT 42-2 Diegem

Geachte,

Met toepassing van de regelgeving inzake openbaarheid van bestuur verzoek ik om de volgende bestuursdocumenten en gegevens.

1. De meetgegevens van meetpost NMT 42-2 (Diegem, Zaventemsesteenweg) voor de kalenderjaren 2024, 2025 en 2026, per maand, voor de indicatoren Lnight, Lden en LAeq,24h.
2. Voor dezelfde meetpost en dezelfde periode: het aantal geluidsgebeurtenissen per dag, opgesplitst per decibelband, zoals dat ook op de publieke pagina Geluidsmetingen wordt weergegeven.

3. Een bevestiging of meetpost NMT 42-2 gedurende die volledige periode operationeel was, en zo niet, sinds welke datum en om welke reden zij buiten dienst was en of zij vervangen wordt.

4. Dezelfde gegevens voor meetpost NMT 20-03 (Machelen).

Ik licht mijn belang toe. In het rapport Annual noise contours Brussels Airport 2025, opgemaakt door To70 in opdracht van Brussels Airport Company, staat in tabel 3, 4 en 5 dat het verschil tussen de gemeten en de berekende waarden bij alle meetposten kleiner is dan 2 dB(A), met uitzondering van twee meetposten: Machelen en Diegem. Voor Diegem bedraagt dat verschil +3,0 dB(A) bij Lnight, +2,7 dB(A) bij Lden en +2,6 dB(A) bij LAeq,24h. Dat is in alle drie de indicatoren de grootste positieve afwijking van het volledige meetnet.

Aangezien de geluidscontouren die aan het beleid en aan de omgevingsvergunning ten grondslag liggen op het rekenmodel gebaseerd zijn en niet op de metingen, heeft die afwijking rechtstreeks gevolgen voor de wijze waarop Diegem in kaart gebracht wordt. Ik wens die afwijking te kunnen beoordelen over meerdere jaren.

Ik verzoek u mij de gegevens te bezorgen in elektronisch formaat en, indien beschikbaar, als bewerkbaar bestand.

Met vriendelijke groeten,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

3. Vragen aan BATC en skeyes

Afzender

,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

Woluwelaan 106B, bus 12

1831 Diegem (Machelen)

[E-MAILADRES]

[TELEFOONNUMMER]

,

Aan

,

Brussels Airport Traffic Control (BATC)

p/a skeyes

Tervuursesteenweg 303

1820 Steenokkerzeel

,

Betreft: Vragen over hoogteweergave TraVis, PRS-afwijkingen en naderingsprocedures baan 07L

Geachte,

Als inwoner van Diegem maak ik regelmatig gebruik van uw luchtverkeersradar TraVis en van de statistieken op batc.be. Ik heb daarover drie vragen.

1. Hoogteweergave in TraVis

Waarop is de weergegeven hoogte gebaseerd? Gaat het om hoogte boven het luchthavenreferentiepunt, boven zeeniveau, of boven het terrein onder het toestel? Ik stel deze vraag omdat de baandrempel op ongeveer 175 voet boven zeeniveau ligt, terwijl TraVis voor toestellen op enkele kilometers van de luchthaven waarden onder 175 voet weergeeft. Diegem ligt bovendien lager dan de luchthaven, waardoor het verschil relevant is.

Daarnaast: op welke wijze wordt de "dichtste benadering" tot een ingevuld adres berekend, en waarom kan die waarde

tijdens de vlucht wijzigen? Bij vlucht QY8287 op 26 augustus 2026 gaf TraVis voor hetzelfde tijdstip (00:03:22) achtereenvolgens 264 meter en 300 meter aan.

2. Voorkeurbanenstelsel

Op uw pagina PRS-statistieken lees ik dat het aandeel PRS-bewegingen 73% bedroeg in 2025 en 66% in 2026 tot 25 augustus. Voor maandag 24 augustus 2026 wordt 0% weergegeven.

Kunt u mij bezorgen: het aandeel PRS-bewegingen per week voor 2024, 2025 en 2026, en een toelichting bij de daling van zeven procentpunten? Kunt u daarbij aangeven welk deel toe te schrijven is aan meteorologische omstandigheden en welk deel aan de lopende infrastructuurwerken? Ik verzoek u tevens de bijhorende windgegevens voor dezelfde weken beschikbaar te stellen, zodat beide met elkaar vergeleken kunnen worden.

3. Naderingsprocedures baan 07L bij nacht

Op uw pagina over de luchthaveninfrastructuur staat dat de banen 07L en 07R niet met een ILS uitgerust zijn en dat er gewerkt wordt met niet-precisienaderingen op basis van VOR/DME. Verder staat er dat het VOR/DME-baken zich niet in het verlengde van baan 07L bevindt, dat daarom een offset VOR-nadering beschikbaar is waarbij het toestel vlak voor de landing een bocht moet maken, en dat "deze procedure niet 's nachts uitgevoerd mag worden".

In de nacht van 25 op 26 augustus 2026 landden op baan 07L onder meer de vluchten QY8287 (00:04), QY7515 (00:14) en QY7019 (00:17). Welke naderingsprocedure werd bij die landingen gebruikt, en hoe verhoudt zich dat tot bovenstaande beperking? Speelt de vernieuwing van het ILS van baan 25R, die loopt van 23 maart tot 16 september 2026, hierin een rol?

Ik verzoek u om een schriftelijk antwoord met vermelding van een dossiernummer.

Met vriendelijke groeten,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

4. Vragen aan Brussels Airport Company

Afzender

,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

Woluwelaan 106B, bus 12

1831 Diegem (Machelen)

[E-MAILADRES]

[TELEFOONNUMMER]

,

Aan

,

Brussels Airport Company NV

Topos Merode, Priester Cuypersstraat 3

1040 Etterbeek

,

Betreft: Vragen over de werken van 2026 en de gevolgen voor het baangebruik boven Diegem

Geachte,

Als inwoner van Diegem heb ik enkele vragen over de lopende infrastructuurwerken en de gevolgen daarvan voor het baangebruik.

1. Verlopen de renovatiewerken aan de taxibaankruising naar baan 07L/25R, aangekondigd van 2 maart tot 19 september 2026, volgens planning? Zijn er fases verschoven, verlengd of vervroegd, en zo ja welke?
2. In welke periodes is er in het kader van deze werken 's nachts gewerkt, en op welke dagen werd zes of zeven dagen per week gewerkt?
3. In uw aankondiging staat dat er geen impact op het voorkeurbanenstelsel verwacht wordt. Uit de PRS-statistieken van BATC blijkt dat het aandeel PRS-bewegingen daalde van 73% in 2025 naar 66% in 2026 tot eind augustus, met voor de maand juli een daling van ongeveer dertien procentpunten ten opzichte van juli 2025. Hoe verhoudt die vaststelling zich tot uw verwachting?
4. In juli 2026 vertrokken volgens uw eigen cijfers 6.868 van de 9.746 toestellen, of 70%, vanaf baan 25R. In juli 2025 waren dat er 6.628 op 9.641, of 69%. Het totale aantal vertrekken steeg met 1,1%, het aantal vertrekken vanaf 25R met 3,6%. Kunt u die evolutie toelichten?
5. Bestaat er voor omwonenden van Brussels Airport in het Vlaams Gewest een programma voor gevelisolatie van bestaande woningen, vergelijkbaar met de programma's rond de Waalse luchthavens? Zo ja, onder welke voorwaarden. Zo niet, wordt zo'n programma overwogen in het kader van de lopende Evenwichtige Aanpak-procedure?

Met vriendelijke groeten,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

5. Kabinet Vlaams minister van Omgeving — Evenwichtige Aanpak

Afzender

,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

Woluwelaan 106B, bus 12

1831 Diegem (Machelen)

[E-MAILADRES]

[TELEFOONNUMMER]

,

Aan

,

De heer Jo Brouns

Vlaams minister van Omgeving

p/a Vlaamse Regering

Martelaarsplein 7

1000 Brussel

,

Betreft: Evenwichtige Aanpak Brussels Airport — aanmelding als belanghebbende en vragen over de raadpleging

Geachte heer minister,

Als inwoner van Diegem (Machelen), gelegen in het verlengde van baan 25R en onder de naderingslijn van baan 07L, wend ik mij tot u in verband met de Evenwichtige Aanpak-procedure voor de luchthaven Brussel-Nationaal, die op 27 januari 2026 van start is gegaan.

Ik meld mij hierbij aan als belanghebbende, in de zin van de Oriëntatienota Balanced Approach van 17 juli 2026, waarin bewoners uitdrukkelijk als stakeholdercategorie vermeld worden.

Ik heb daarbij de volgende vragen.

1. Op welke wijze worden individuele bewoners en buurtcomités betrokken bij de trechtering van de longlist naar de shortlist en naar de voorkeursscenario's, die volgens de procespartituur in het najaar van 2026 wordt afgerond?
2. De procespartituur situeert de publieke consultatie van negentig dagen, overeenkomstig artikel 6.2, d), in de eerste helft van 2027, terwijl de Vlaamse Regering in december 2026 al beslist over de voorkeursscenario's. Hoe wordt gewaarborgd dat de inbreng van bewoners de keuze van die scenario's nog kan beïnvloeden, en niet enkel de latere uitvoering ervan?
3. De oriëntatienota vermeldt dat instrumenten zoals panelonderzoek of bewonersbevraging nog onderzocht worden in functie van de publieke raadpleging in 2027. Is daarover al beslist? Ik verzoek u uitdrukkelijk om te voorzien in een bewonersbevraging in de zwaarst belaste gemeenten, waaronder Machelen.
4. Volgens de oriëntatienota werden tot 22 mei 2026 in totaal 1.130 reacties ontvangen via het contactformulier, in een regio waar volgens het rapport Annual noise contours Brussels Airport 2025 naar schatting 104.298 mensen ernstige slaapverstoring ondervinden. Hoe beoordeelt u de representativiteit van die respons, en welke stappen worden gezet om die te verbreden?
5. Ik verzoek u mij op te nemen in de communicatielijst van het traject, zodat ik verwittigd word zodra de publieke consultatie opent.

Ten slotte breng ik graag een concreet element onder uw aandacht. In het rapport Annual noise contours Brussels Airport 2025 blijkt uit de tabellen 3, 4 en 5 dat meetpost NMT 42-2 te Diegem in alle drie de geluidsindicatoren de grootste positieve afwijking van het volledige meetnet vertoont: de metingen liggen 2,6 tot 3,0 dB(A) hoger dan het rekenmodel voorspelt. Aangezien de geluidscontouren op het model gebaseerd zijn, wordt de belasting van Diegem daardoor structureel onderschat. Ik verzoek u om die vaststelling uitdrukkelijk mee te nemen in de geluidsanalyse van de Evenwichtige Aanpak.

Met de meeste hoogachting,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

6. College van burgemeester en schepenen — Machelen

Afzender

,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

Woluwelaan 106B, bus 12

1831 Diegem (Machelen)

[E-MAILADRES]

[TELEFOONNUMMER]

,

Aan

,

College van burgemeester en schepenen

Gemeente Machelen

Woluwestraat 1

1830 Machelen

,

Betreft: Vliegtuiglawaai boven Diegem — vraag om standpunt, informatie en ondersteuning

Geacht college,

Als inwoner van Diegem wend ik mij tot u in verband met de geluidshinder door vliegverkeer en de lopende Evenwichtige Aanpak-procedure voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

Uit het rapport Annual noise contours Brussels Airport 2025, opgemaakt in opdracht van Brussels Airport Company, blijkt het volgende over onze gemeente.

- 16.768 inwoners van Machelen wonen binnen de nachtgeluidscontour vanaf 40 dB(A). Bijna 12.000 daarvan boven 50 dB(A).
- 2.611 inwoners krijgen 's nachts meer dan twintig geluidspieken boven 70 dB(A) te verwerken. Op een landelijk totaal van 6.115 personen in die categorie is dat 43%, het hoogste aantal van alle gemeenten van het land.
- Nog eens 5.180 inwoners krijgen tussen de tien en twintig van die pieken per nacht. Ook dat is het hoogste aantal van het land.
- In de zwaarste nachtgeluidsband, 55 tot 60 dB(A) Lnight, tellen wij 711 inwoners, ofwel 44% van de 1.625 personen die zich landelijk in die band bevinden.
- 3.684 inwoners gelden als ernstig slaapverstoord en 6.033 als ernstig gehinderd.
- Meetpost NMT 42-2 te Diegem vertoont in alle drie de geluidsindicatoren de grootste positieve afwijking van het volledige meetnet: de metingen liggen 2,6 tot 3,0 dB(A) hoger dan het rekenmodel voorspelt.

Mijn vragen aan het college.

1. Welk standpunt neemt de gemeente in binnen de Evenwichtige Aanpak-procedure, en wie vertegenwoordigt Machelen daarin? Nam de gemeente deel aan de werksessie van 4 september 2026, waarin volgens de procespartituur de consultatiefase werd voorbereid met vertegenwoordigers van 32 van de 55 betrokken gemeenten?
2. Is de gemeente bereid om, in het advies dat zij in de vergunningsprocedure uitbrengt, uitdrukkelijk te verwijzen naar de hierboven vermelde cijfers, en in het bijzonder naar de afwijking bij meetpost NMT 42-2?
3. Is de gemeente bereid te vragen om een tijdelijke mobiele geluidsmeetpost in Diegem, en om een geijkte meting op de speelplaatsen van de basisscholen tijdens de schooluren?
4. Waarom worden inwoners van Diegem niet actief geïnformeerd wanneer het baangebruik boven de deelgemeente wijzigt, bijvoorbeeld tijdens infrastructuurwerken? De communicatie over de werken van 2025 en 2026 was gericht op Nossegem en Steenokkerzeel, waar het werfverkeer passeert, maar niet op Diegem, dat onder de vliegroute ligt.
5. Kan de gemeente een buurtcomité laten horen via de GECORO? De oriëntatienota van de Vlaamse overheid vermeldt adviesraden zoals de GECORO uitdrukkelijk als kanaal voor de inbreng van niet-georganiseerde burgers.

Ik ontvang graag een schriftelijk antwoord.

Met vriendelijke groeten,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

7. Verzoekschrift aan de gemeenteraad van Machelen

Afzender

,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

Woluwelaan 106B, bus 12

1831 Diegem (Machelen)

[E-MAILADRES]

[TELEFOONNUMMER]

,

Aan

,

De voorzitter van de gemeenteraad
Gemeente Machelen
Woluwestraat 1
1830 Machelen
,

Betreft: Verzoekschrift — onafhankelijke geluidsmeting en standpuntbepaling inzake vliegtuiglawaai

Geachte voorzitter,

Ondergetekenden, inwoners van Machelen en Diegem, dienen hierbij een verzoekschrift in bij de gemeenteraad.

Aanleiding

Uit het rapport Annual noise contours Brussels Airport 2025 blijkt dat Machelen van alle gemeenten van het land het hoogste aantal inwoners telt dat 's nachts meer dan twintig geluidspieken boven 70 dB(A) te verwerken krijgt: 2.611 personen, ofwel 43% van het landelijke totaal. In de zwaarste nachtgeluidsband tellen wij 711 inwoners, 44% van het landelijke totaal. 3.684 inwoners gelden als ernstig slaapverstoord.

Uit hetzelfde rapport blijkt dat meetpost NMT 42-2 te Diegem in alle drie de geluidsindicatoren de grootste positieve afwijking van het volledige meetnet vertoont: de metingen liggen 2,6 tot 3,0 dB(A) hoger dan het rekenmodel voorspelt. Aangezien de geluidscontouren waarop het beleid en de omgevingsvergunning steunen op dat model gebaseerd zijn, wordt de belasting van onze gemeente structureel onderschat.

Verzoek

Wij verzoeken de gemeenteraad om:

1. een standpunt in te nemen over de geluidsbelasting door vliegverkeer in Machelen en Diegem, en dat standpunt kenbaar te maken binnen de Evenwichtige Aanpak-procedure;
2. bij de bevoegde overheden aan te dringen op een onafhankelijke geluidsmeting in Diegem, binnen en buiten woningen, overdag en 's nachts, en op de speelplaatsen van de basisscholen tijdens de schooluren;
3. bij de Vlaamse overheid te vragen dat de geluidscontouren voor Diegem gecorrigeerd worden voor de vastgestelde afwijking tussen meting en berekening;
4. te pleiten voor een programma voor gevelisolatie van bestaande woningen binnen de nachtgeluidscontour vanaf 50 dB(A), naar het model van de programma's rond de Waalse luchthavens; in Machelen gaat dat om bijna 12.000 inwoners;
5. inwoners actief te informeren wanneer het baangebruik boven de gemeente wijzigt.

Wij verzoeken om schriftelijk antwoord op dit verzoekschrift.

Met de meeste hoogachting,

(handtekeningen in bijlage)

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

8. Contactformulier Evenwichtige Aanpak — modelantwoorden

Afzender

,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

Woluwelaan 106B, bus 12

1831 Diegem (Machelen)

[E-MAILADRES]

[TELEFOONNUMMER]

,

Aan

,

In te vullen op het contactformulier van het traject
Luchthavendialoog Brussel-Nationaal — Balanced Approach
omgeving.vlaanderen.be

,

Betreft: Modelantwoorden op de zeven vragen van het contactformulier

Gebruik onderstaande antwoorden als basis. Pas ze aan naar je eigen situatie — een formulier dat honderd keer identiek binnenkomt, telt als één stem.

Ik woon in de buurt van de luchthaven en dit is wat ik regelmatig merk van vliegverkeer

Ik woon in Diegem, in het verlengde van baan 25R en onder de naderingslijn van baan 07L. Op de luchtverkeersradar van skeyes en Brussels Airport, met mijn adres ingevuld, passeerden op 25 en 26 augustus 2026 vier toestellen op 255 tot 314 meter van mijn woning, telkens op ongeveer 125 meter hoogte. In de nacht van 25 op 26 augustus registreerde ik zeven vliegbewegingen tussen 00:04 en 00:23, waarvan zes vrachtluchten.

Dit beïnvloedt mij op deze manier

Ik word 's nachts wakker en val daarna moeilijk opnieuw in slaap. Overdag kan ik met open ramen geen gesprek of vergadering voeren. Ramen sluiten is geen oplossing: bij warm weer koelt de woning dan niet af.

Dit beïnvloedt mij op een goede manier

De luchthaven biedt werkgelegenheid en internationale bereikbaarheid aan de regio. Dat erken ik. Mijn bezwaar richt zich niet tegen het bestaan van de luchthaven, maar tegen de verdeling van de lasten en tegen het ontbreken van compenserende maatregelen.

Dit is waar ik mij het meest zorgen om maak

Dat de geluidscontouren waarop het beleid steunt, berekend worden met een model dat Diegem structureel onderschat. Meetpost NMT 42-2 meet 2,6 tot 3,0 dB(A) meer dan het model voorspelt, in alle drie de indicatoren de grootste afwijking van het volledige meetnet. Daardoor tellen wij op papier minder zwaar dan in werkelijkheid. Daarnaast maak ik mij zorgen over de gevolgen voor kinderen: hier staan twee basisscholen en een speelpark.

Zo zie ik de toekomst van mijn leefomgeving het liefst

Een leefomgeving waarin 's nachts geslapen kan worden en waarin kinderen buiten kunnen spelen zonder te moeten roepen om verstaan te worden.

Wat zou daarbij helpen en wat zou de overheid kunnen doen

1. De geluidscontouren voor Diegem baseren op de gemeten waarden in plaats van op de modelberekening, of het model corrigeren voor de vastgestelde afwijking.
2. Een volledig verbod op vluchten tussen 23 en 7 uur, zoals de Hoge Gezondheidsraad adviseerde in advies 9741 van 2024. Ruim de helft van de nachtvluchten vervoert uitsluitend vracht.
3. Een programma voor gevelisolatie van bestaande woningen binnen de nachtgeluidscontour vanaf 50 dB(A), naar het model van de Waalse luchthavens. In Machelen gaat dat om bijna 12.000 inwoners.
4. Een permanente, onafhankelijke geluidsmeting in Diegem, en een meting op de speelplaatsen van de twee basisscholen tijdens de schooluren.
5. Een spreidingsverplichting die voorkomt dat het aandeel vertrekken over baan 25R blijft toenemen. In juli 2026 ging 70% van alle vertrekken over die baan.
6. Actieve informatie aan bewoners wanneer het baangebruik wijzigt, ook tijdens infrastructuurwerken.

Vragen over het proces

Wanneer precies opent de publieke consultatie van negentig dagen, en hoe wordt gewaarborgd dat inbreng van bewoners de keuze van de voorkeursscenario's nog kan beïnvloeden, aangezien de Vlaamse Regering daarover al in december 2026 beslist?

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

9. Brief aan de directies van de twee basisscholen

Afzender

,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

Woluwelaan 106B, bus 12

1831 Diegem (Machelen)

[E-MAILADRES]

[TELEFOONNUMMER]

,

Aan

,

Aan de directie

[NAAM SCHOOL]

[ADRES]

1831 Diegem

,

Betreft: Vraag om samen een geluidsmeting op de speelplaats te vragen

Geachte directie,

Als buurtbewoner van uw school wend ik mij tot u met een concrete vraag.

In Diegem verzamelt een groep bewoners gegevens over de geluidsbelasting door vliegverkeer. Aanleiding is de Evenwichtige Aanpak-procedure die de Vlaamse en federale overheid sinds januari 2026 voeren, en die vóór 30 juni 2029 moet leiden tot een nieuwe omgevingsvergunning voor Brussels Airport. Binnen die procedure worden maatregelen onderzocht en is er een publieke consultatie voorzien.

Waarom dit uw school aanbelangt

Onderzoek bij de luchthaven van Frankfurt am Main toonde aan dat leerlingen op scholen met tien decibel meer vlieglawaaï gemiddeld één maand achterstand oplopen in leesvaardigheid; bij twintig decibel liep dat op tot twee maanden. Het internationale RANCH-onderzoek, gepubliceerd in The Lancet en uitgevoerd bij 2.010 kinderen van negen en tien jaar rond Schiphol, Madrid-Barajas en Heathrow, vond dat elke extra decibel vliegtuiglawaai op school samenhangt met een lager resultaat voor begrijpend lezen en met 4% meer kans op een score onder of ver onder het gemiddelde. Het verband is lineair: er is geen drempel waaronder het effect verdwijnt.

In Diegem meet de officiële meetpost van het Departement Omgeving 58,8 dB(A) 's nachts en 63,1 dB(A) over het etmaal. De Wereldgezondheidsorganisatie adviseert voor vliegtuiglawaai onder 40 dB(A) 's nachts en onder 45 dB(A) over het etmaal te blijven.

Wat wij vragen

Wij zouden het waarderevol vinden indien uw school, samen met de andere basisschool in Diegem, formeel zou vragen

om een geluidsmeting op de speelplaats tijdens de schooluren. Dat is een beperkte, concrete en betaalbare vraag, en een school heeft daarin een stem die individuele bewoners niet hebben.

Wij nemen alle voorbereiding op ons: de onderbouwing, de contactgegevens van de bevoegde diensten en de opvolging. Wij vragen enkel of u bereid bent uw naam onder die vraag te zetten.

Ik licht dit graag persoonlijk toe.

Met vriendelijke groeten,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

10. Persbericht

Afzender

,

[VOORNAAM ACHTERNAAM]

Woluwelaan 106B, bus 12

1831 Diegem (Machelen)

[E-MAILADRES]

[TELEFOONNUMMER]

,

Aan

,

Aan de redactie

,

Betreft: Diegem telt het hoogste aantal inwoners van het land dat 's nachts meer dan twintig keer wakker geschud wordt

PERSBERICHT — [DATUM], Diegem (Machelen)

Bewoners van Diegem verzamelen gegevens over vliegtuiglawaai en vragen een onafhankelijk onderzoek. Zij baseren zich daarbij uitsluitend op officiële bronnen.

Het hoogste aantal van het land

Uit het rapport Annual noise contours Brussels Airport 2025, opgemaakt door studiebureau To70 in opdracht van Brussels Airport Company, blijkt dat 2.611 inwoners van Machelen 's nachts meer dan twintig geluidspieken boven 70 decibel te verwerken krijgen. Op een landelijk totaal van 6.115 personen in die categorie is dat 43%, meer dan Steenokkerzeel (2.087) en Zaventem (743). In Brussel-stad is dat aantal nul. Nog eens 5.180 inwoners van Machelen krijgen tussen tien en twintig van die pieken per nacht, ook dat het hoogste aantal van het land.

Het model onderschat Diegem

Uit hetzelfde rapport blijkt dat meetpost NMT 42-2 te Diegem in alle drie de geluidsindicatoren de grootste positieve afwijking van het volledige meetnet vertoont. De metingen liggen 3,0 dB(A) hoger dan berekend bij L_{night}, 2,7 dB(A) bij L_{den} en 2,6 dB(A) bij L_{Aeq,24h}. Bij alle andere meetposten, met uitzondering van Machelen, blijft dat verschil onder de 2 dB(A). Drie decibel meer komt neer op een verdubbeling van de geluidsenergie.

Omdat de geluidscontouren die aan het beleid en aan de omgevingsvergunning ten grondslag liggen op het rekenmodel gebaseerd zijn en niet op de metingen, ligt Diegem op de officiële kaarten in een gunstiger zone dan in werkelijkheid.

Op 250 meter van de voordeur

Met de functie "Adres zoeken" van TraVis, de luchtverkeersradar van skeyes en Brussels Airport, legden bewoners vier

passages vast op 255 tot 314 meter van één woning aan de Woluwelaan, telkens op ongeveer 125 meter hoogte. In de nacht van 25 op 26 augustus 2026 werden tussen 00:04 en 00:23 zeven vliegbewegingen geregistreerd, waarvan zes vrachtluchten.

Het voorkeurbanenstelsel

Volgens de eigen statistieken van BATC daalde het aandeel bewegingen volgens het voorkeurbanenstelsel van 73% in 2025 naar 66% in 2026 tot eind augustus. Voor maandag 24 augustus 2026 wordt 0% weergegeven. Brussels Airport verklaarde bij de aankondiging van de infrastructuurwerken van 2026 dat er geen impact op dat stelsel verwacht werd.

Wat de bewoners vragen

Een onafhankelijke geluidsmeting in Diegem, correctie van de geluidscontouren voor de vastgestelde afwijking, een programma voor gevelisolatie naar het model van de Waalse luchthavens, en een meting op de speelplaatsen van de twee basisscholen.

Contact

[VOORNAAM ACHTERNAAM] — [E-MAILADRES] — [TELEFOONNUMMER]

Alle vermelde cijfers zijn afkomstig uit openbare rapporten en zijn op aanvraag met bronvermelding beschikbaar.

[VOORNAAM ACHTERNAAM]