

# Brussels Airport trekt vaker oude vliegtuigen aan, vooral 's nachts



Veel meer dan de grote luchthavens in onze buurlanden heeft de luchthaven van Brussel 's nachts te kampen met oude vliegtuigen. Het lawaai van toestellen op leeftijd zet Brussels Airport - met strengere regels in aantocht - onder druk.

Eind maart 2026 zet Brussels Airport met een verbod op te luide weekendnachtvluchten een eerste stap richting stillere nachten voor de omwonenden. De strengere geluidsniveaus zijn, samen met een plafond op het aantal vliegbewegingen, een van de opvallendste delen van de nieuwe omgevingsvergunning en worden jaar na jaar aangescherpt. Zo moet het aantal ernstig slaapverstoorden 30 procent naar omlaag tegen 2032. Toch noemde CEO Arnaud Feist de nieuwe regels voorlopig 'onrealistisch'. Vooral de lange levertijden van nieuwe, stillere vliegtuigen spelen de sector parten en verhinderen

een snelle verjonging van de vloot. Een analyse van gegevens die De Tijd opvroeg bij de gespecialiseerde website Flightradar24 toont dat de vloot die de Brusselse luchthaven aandoet opvallend achterloopt op die van onze buurlanden. Niet alleen trekt Brussel in vergelijking met de luchthavens van Schiphol, Parijs (Charles de Gaulle) en Frankfurt veel oudere vliegtuigen aan, de kloof met de buurlanden blijkt net tijdens de nacht het grootst. De gemiddelde leeftijd van een vliegtuig dat in Brussel vertrekt, bedroeg vorig jaar 14,8 jaar. Met net geen 15 jaar zit Brussel al een eind boven de cijfers voor Parijs en Frankfurt, maar vooral met Amsterdam valt het verschil op. Op Schiphol zijn vertrekkende vliegtuigen gemiddeld 2,5 jaar jonger dan in Zaventem. 'Dat ligt aan Brussels Airlines, goed voor een derde van de vluchten en een relatief oudere vloot. Al is het volop bezig met een inhaalbeweging', zegt Wouter Dewulf, luchtvaarteconoom aan de Universiteit Antwerpen. Overdag zijn de verschillen tussen de vier luchthavens beperkt, maar tussen 23 en 5 uur is de gemiddelde leeftijd van een toestel 24,8 jaar, zo'n 9 jaar en 6 jaar meer dan in Schiphol en Parijs. In Frankfurt vertrekken in principe geen vluchten in die periode. In het holst van de nacht, tussen 3 en 4 uur, zijn de toestellen in Brussel het oudst. De leeftijd van een vliegtuig is geen 1-op-1-indicator voor de geluidsoverlast ervan. Ook het type motor, de vliegroute of het laadgewicht spelen een rol. Maar de cijfers tonen wel hoe vaak toestellen van een oude generatie ingezet worden. 'Van de 16.000 nachtvluchten per jaar op Brussels Airport zijn er zo'n 9.000 van DHL, vaak met oudere vliegtuigen', zegt Dewulf. 'Voor DHL is het niet eenvoudig om snel over te schakelen op stillere toestellen. Er bestaat een stillere Airbus A321F, maar die is tot 2030 uitverkocht. Zelfs als DHL nu bestelt, moet het zes à zeven jaar wachten op levering. En omdat zijn toestellen maar een paar uur per dag vliegen, is het lastig zo'n investering rendabel te maken.' Op korte termijn wordt het voor Brussels Airport pittig om de normen van de nieuwe milieuvergunning te halen, weet Dewulf. 'Brussels Airport en de luchtverkeersleider Skeyes konden via lagere tarieven voor stillere vliegtuigen al een kleine verschuiving realiseren. Luchthavens als London Heathrow hanteren veel grotere verschillen, maar staan in een sterkere positie. Zeker omdat een verdere prijsverhoging in Zaventem ook Brussels Airlines als grootste klant zou treffen voor zijn vlootvernieuwing rond is.'

**Raphael Cockx**