

HISTORIEK EN ANALYSE VAN HET GESCHIL TUSSEN DE OPSTIJGPROCEDURES “LEUVEN RECHTDOOR” & “LEUVEN WEST” VANAF DE BANEN 07R/L VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL



REF: 7295-P

Deze analyse heeft tot doel op een neutrale en objectieve manier de situatie van de opstijgprocedures naar het oosten vanaf de banen 07 uiteen te zetten op basis van een aanzienlijke historische documentatie

Analyse geschreven door
Philippe TOUWAIDE

Deze analyse heeft tot doel op een neutrale en objectieve manier de situatie van de opstijgprocedures naar het Oosten vanaf de banen 07 uiteen te zetten op basis van een aanzienlijke historische documentatie die aantoont dat er geen enkele historische overvlogen corridor bestaat en dat de procedures evolueerden en werden aangepast, met tussen 1956 en 2014 talrijke wijzigingen. Het geschil tussen de keuze van de 07R/L opstijgprocedures LEUVEN RECHTDOOR of LEUVEN WEST verklaart zich door talrijke politieke beslissingen wat betreft de windnormen en het opgestelde baangebruik.

Donderdag 7 december 2023

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Philippe Touwaide'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Philippe TOUWAIDE

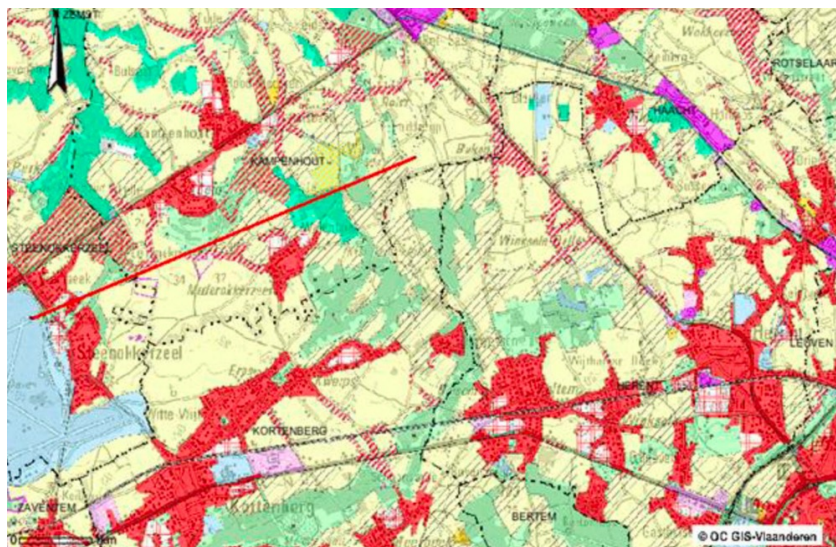
Licentiaat in Luchtvaart en Maritiem Recht
Voormalig Regeringscommissaris

Directeur van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Luchtvaart Ombudsman van de Federale Regering - F.O.D Mobiliteit en Vervoer

1. HISTORIEK VAN DE BANEN 07R EN 07L

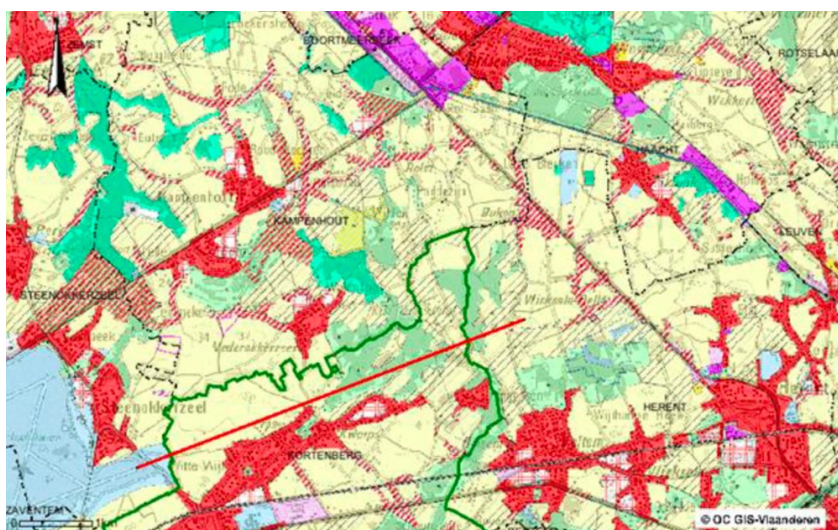
De eerste baan 07/25 werd in 1940 aangelegd in Melsbroek door de Duitse bezetter over een lengte van 2.000 meter. Ze werd gerenoveerd in juni 1956 en werd nog tot 1959 gebruikt voor al het luchtverkeer, maar deze baan werd in 1970 gesloopt. Als gevolg hiervan worden er sinds 1940 opstijgingen van de banen 07 naar het oosten uitgevoerd. Vóór 1940 waren er al oostwaartse opstijgingen vanaf Evere voor SABENA-vluchten.

Een nieuwe baan 08L/26R werd in gebruik genomen op 16 maart 1960 met een lengte van 3.638 meter en een breedte van 45 meter. Deze baan werd hernoemd naar 07L/25R in 1974 na de magnetische deviatie, en ze is momenteel georiënteerd op 065°.



Non-aedificandizone rondom de as van baan 07L/25R (Steenokkerzeel)

Een hele nieuwe baan 08R/26L werd op 1 juni 1959 in gebruik genomen. Deze had een lengte van 2.292 meter (ze werd in maart 1970 verlengd tot 3.211 meter) en een breedte van 45 meter. Deze baan werd hernoemd naar 07R/25L in 1974 na de magnetische deviatie, en ze is momenteel georiënteerd op 069°.



Non-aedificandizone rondom de as van baan 07R/25L (Kortenbergh)

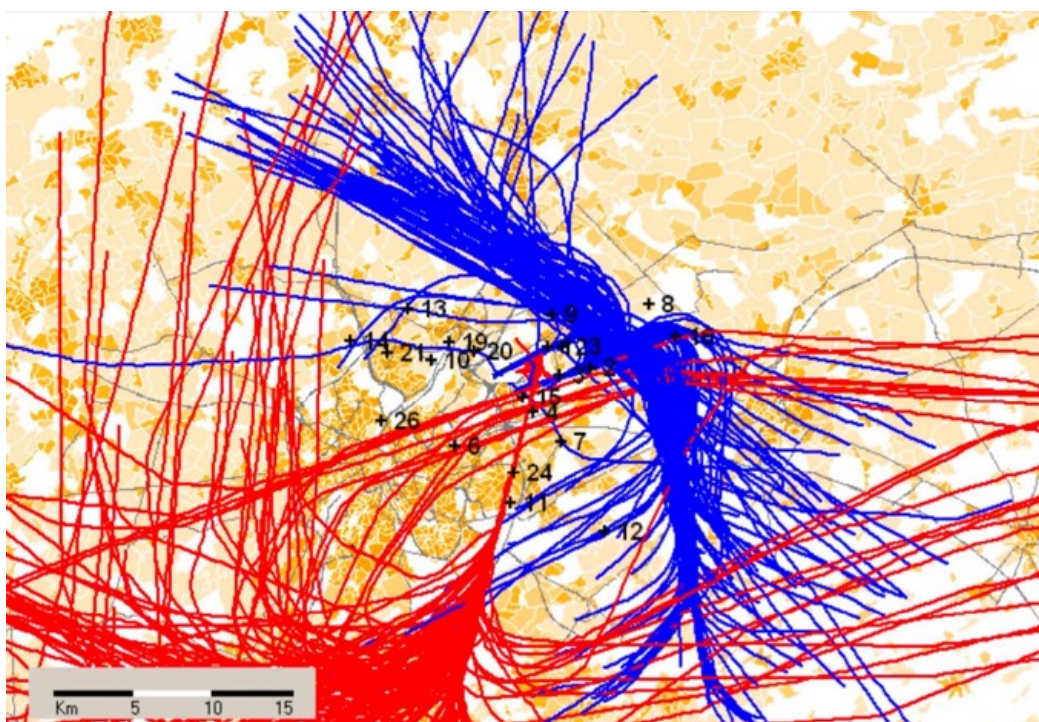
2. HISTORIEK VAN DE OPSTIJGPROCEDURES VANUIT DE BANEN 07R/L

De opstijgprocedures van de banen 08L/R zijn identiek gebleven van 1956 tot 18 april 1972:

- Richting GATTA en SILLY: opstijging met bocht naar links richting het BUN-baken tot 3.000 voet, vervolgens bocht naar rechts; met minder efficiënte vliegtuigen die langzamer klommen en meer lawaai maakten (GATTA werd later HUL, SILLY werd CIV).
- Richting MACKEL, NICKY, WOENSDRECHT en POINT CHARLIE: opstijging met bocht naar links richting het BUN-baken en dan richting het exitbaken (AIP van 9 april 1971).

Met NOTAM 11 van 18 april 1972 worden de nieuwe opstijgprocedures van 08L/R getest. Ze worden definitief in gebruik genomen met NOTAM 7 van 20 juli 1972 en dit vanaf 1 augustus 1972:

- 1.700 voet en bocht naar rechts via GATTA voor de procedures OLNO en LUXEMBURG;
- 1.700 voet en bocht naar links voor de procedures COSTA, SILLY en WULPEN;
- Onmiddellijke bocht naar links voor de procedure WOENSDRECHT;
- Rechtdoor opstijgen in de as van de baan richting het BUN-baken voor de procedure KLEINE BROGEL.



Radaplots van landingen 01 (rood), opstijgingen 07R met bocht op 1.700 voet richting Leuven-West (blauw).

De banen 07R/L zijn dus – te allen tijde – geschikt geweest om potentieel gebruikt te worden voor zelden voorkomende opstijgingen bij een noorden-, noordoosten-, oosten- of zuidoostenwind, indien de windcomponenten werden overschreden op de preferentiële banen 25R/L met een windnorm van 8 knopen zonder rukwinden en een homogene verdeling van de opstijgingen indien de banen in gebruik werden genomen (50% opstijgingen met bocht naar rechts en 50% met bocht naar links).

In 2000 besliste de regering opdracht te geven aan een volledig onafhankelijke expert, Jan Kamphuis van het Nederlandse bureau A.A.C., om nieuwe vluchtprocedures te definiëren voor de nachtperiode, gebaseerd op vliegroutes die de meest dichtbevolkte gebieden vermijden.

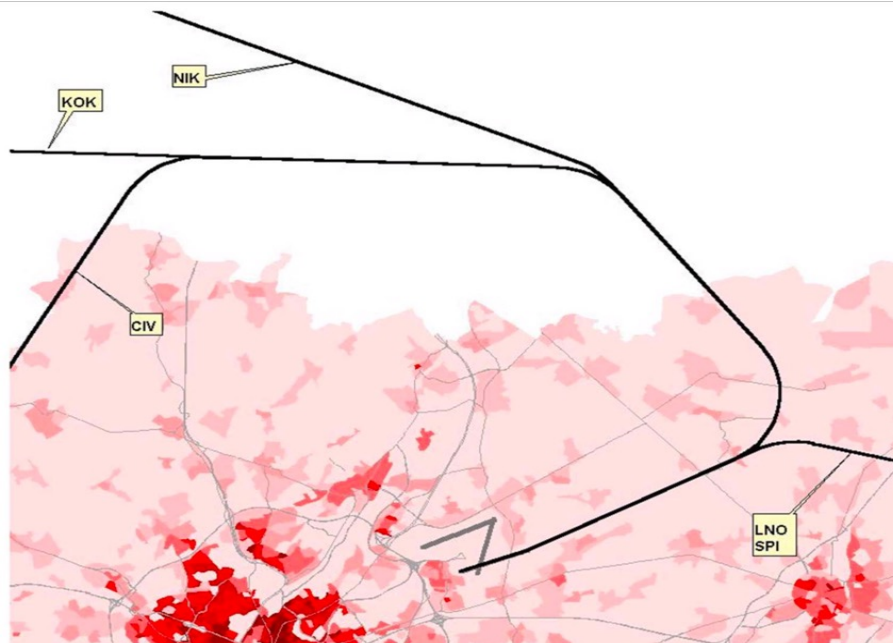
Die nieuwe specifieke nachtprocedures (A.A.C.) werden – potentieel – in gebruik genomen tussen 26 december 2002 en 22 maart 2004, het ging meer bepaald om volgende procedures:

- CIV 1 K - bocht naar links op 4.9 NM van BUB-baken;
- NIK 1 K - bocht naar links op 4.9 NM van BUB-baken;
- BULUX 1 K - bocht naar rechts op 5.2 NM van BUB-baken;
- NULBA 1 K - bocht naar rechts op 5.2 NM van BUB-baken.

Deze 4 specifieke nachtprocedures (A.A.C.) vereisen een opstijging in de as van de banen 07R/L met een bocht op afstand, hetzij op +/- 9 kilometer (Tildonk voor het Kanaal) van het BUB-baken aan het uiteinde van baan 07R/L, waardoor de stad Leuven wordt vermeden.

Tussen 26 december 2002 en 22 maart 2004 vonden 's nachts 109 vluchten plaats met deze speciale A.A.C.-nachtprocedures, volgens de volgende verdeling:

	BUL1K	NUL1K	CIV 1K	NIK 1K	Total
Dec-02	6	5	6	17	
Jan-03	22	8	13	3	46
Feb-03	2		1		3
Apr-03	5	1	8		14
Aug-03	10		1	1	12
Okt-03	9	2	4	1	16
Nov-03	1				1
Totaal	55	11	32	11	109



A.A.C.-opstijgprocedures tijdens de nachtperiode vanaf baan 07R (2002-2004) met omleiding rond Leuven

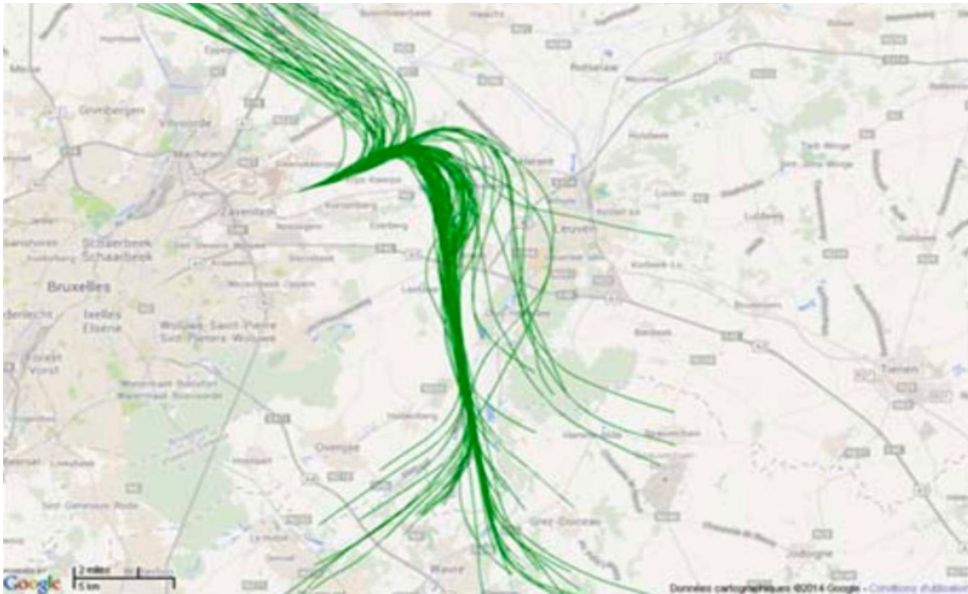
3. GEPLAND GEBRUIK VAN DE BANEN 07R/L IN HET KADER VAN HET SPREIDINGSPLAN

Van 1956 tot 22 maart 2004 werden de banen 07L/R enkel in gebruik genomen wanneer de windcomponentwaarden op de banen 25R/L werden overschreden (met een windstille componentwaarde van 6 en dan 8 knopen) of wanneer de banen 25R/L niet beschikbaar waren, en met een evenwichtige verdeling van de overvluchten.

De daling van de waarden van de windcomponenten voor het gebruik van banen 25R/L van 8 naar 5 knopen (10, dan 8, dan 7 en tenslotte 5 knopen), en het in gebruik nemen van een tijdschema dat het gebruik van bepaalde banen oplegt vanaf 22 maart 2004 (*Spreidingsplan Anciaux*) hebben een belangrijke impact gehad op het systematisch en frequenter gebruik van banen 07R/L voor opstijgingen:

- In het kader van het Spreidingsplan, dat in gebruik werd genomen tussen 22 maart 2004 en 2 februari 2009, werden de banen 07R/L verplicht in gebruik genomen (voor zover de meteorologische condities hun gebruik toelieten) voor alle opstijgingen gedurende 3 halve nachten per week, in combinatie met landingen op baan 19, dat wil zeggen:
 - o Nacht van dinsdag tussen 03u00 en 06u00 voor alle opstijgingen;
 - o Nacht van donderdag tussen 03u00 en 06u00 voor alle opstijgingen;
 - o Nacht van zaterdag tussen 03u00 en 06u00 voor alle opstijgingen.

Bovendien werden de vluchten richting het CIV-baken verplaatst van de bocht naar links richting het noorden naar de bocht naar rechts richting het oosten, wat een concentratie van 70% van de opstijgingen op de Leuven West-procedures met zich meebracht gedurende **3 halve nachten** per week. De homogene 50/50-verdeling tussen de opstijgingen van banen 07 met bocht naar links of naar rechts werd hierdoor verbroken.



Opstijgroute vanaf baan 07R met bocht naar rechts op 1.700 voet op "Leuven West"

4. OPRICHTING VAN EEN NIEUWE PROCEDURE 07R/L "LEUVEN RECHTDOOR"

Het samenvallen van twee factoren die inherent waren aan het Spreidingsplan van Anciaux (de daling van de waarden van de windcomponenten en het systematisch gebruik van banen 07R/L voor opstijgingen tijdens de tweede helft van 3 nachten per week), én het verplaatsen van de vluchten richting het CIV-baken van bocht naar links naar bocht naar rechts (met in totaal 70% van de opstijgingen richting het baken van Huldenberg) heeft vanaf 2004 een hevige betwisting met zich meegebracht in de regio Leuven West.

Zo ontstond het idee de opstijgprocedures vanaf banen 07R/L te wijzigen om de concentratie van de vluchten rond het HUL-baken (07/19/25R) te doorbreken en het overvliegen van stadszones op lage hoogte te vermijden.

Een werkgroep (*WerkGroepLeuven*) heeft aan de regeringen voorgesteld om de opstijgprocedures van banen 07R/L aan te passen om de concentratie rond het baken van Huldenberg te vermijden, door Leuven te omzeilen en bij het opstijgen via het noorden in de as van de baan 07R/L over de non-aedificandizone te vliegen op basis van de A.A.C.-opstijgprocedures uit 2002; en volgens de doelstelling het bestemmingsplan "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen" na te leven, om de dichtbevolkte zones te ontwijken en de "standstill" te handhaven door gebruik te maken van de historische corridor in de as van banen 07/25 zoals voorzien door de Europese Richtlijn EG 2002/30.

De K.U. Leuven heeft op 1 oktober 2007 en op 30 november 2007 twee impactstudies gepubliceerd over een wijziging van de opstijgprocedures 07R/L.

In het Regeerakkoord van 19 december 2018 staat:

Gebruik van het luchtruim en vliegroutes:

De werkgroep (van de regering, aldus IKW - Interkabinettenwerkgroep) zal voor 30 september 2009 een evaluatieverslag en voorstellen ter wijziging van de vliegprocedures voorleggen. Die wijzigingen zullen worden doorgevoerd in overeenstemming met de procedures die per wet (zie punt 4) zullen worden vastgelegd. De routes CIV1E, CIV1C, DENUT3C en de routes die via het baken van Huldenberg gaan zullen prioritair bekeken worden.

In het Regeerakkoord van 26 februari 2010 staat:

Opstijging 07R: Voor de opstijgingen vanaf baan 07R, zal de opstijgprocedure voor vluchten naar het zuidoosten (Huldenberg) worden gewijzigd teneinde in het verlengde te blijven van de baan van vertrek tot voorbij Leuven. Die wijziging zal van toepassing zijn van zodra een aanvaardbare oplossing wordt gevonden om een conflict te vermijden met de landingsprocedures (zijnde binnen een termijn van maximum 2 jaar).

Een Memorandum wordt gericht aan de verschillende regeringen door de werkgroep *WerkGroepLeuven* in juni 2009 en mei 2011.

De IKW van de Federale Regering onderzoekt de problematiek van de opstijgingen 07R/L op 15 juli 2009, 21 oktober 2009, 26 augustus 2010 en 19 april 2011, en een definitieve nota wordt ingediend door het Kabinet van Staatssecretaris Schouppe op 13 juli 2011.

Het Vlaams Parlement debatteert over de kwestie op 16 maart 2010 en verschillende gemeenteraadsleden stemmen moties die de wijziging van de opstijgprocedures 07R/L vragen en een rechtlijnige opstijging in de as van de banen 07R/L, zijnde de LEUVEN 07 RECHTDOOR. Op 4 juli 2012 dringt Minister Peeters aan op de noodzaak van een betere verdeling van de vluchten rond het baken van Huldenberg.

Nota van de Ministerraad van 20 juli 2011:

Opstijging 07R: Wijziging van de opstijgprocedure voor de vluchten met zuidoostelijke bestemming (Huldenberg) om verder te vliegen in de as van de baan tot na Leuven. Belgocontrol heeft een haalbaarheidsstudie uitgevoerd van de verschillende scenario's. Aangezien de studie aantoont dat die scenario's enerzijds een wijziging van de aankomstprocedures opleggen, en anderzijds gevolgen hebben op operationeel niveau en op niveau van het personeel, zal een extern advies gevraagd worden ter ontwikkeling van een alternatief scenario.

Een ontwerpstudie van nieuwe procedures wordt toevertrouwd aan een onafhankelijke expert in oktober 2011 en zijn definitief rapport wordt overhandigd op 6 januari 2012, en Belgocontrol stelt haar impactstudies voor op 19 april 2011, 26 juni 2011, 9 september 2011, 28 juni 2012 en 27 juli 2012.

Op 21 juni 2012 stelt Staatssecretaris van Mobiliteit Wathet een ministeriële instructie op: *“Bijlage nr. 1 op de Ministeriële Instructie gedateerd van donderdag 15 maart 2012 ter uitvoering van de akkoorden van de Ministerraad van 19 december 2008 en 26 februari 2010 inzake de opstijgprocedures en het baangebruik; verduidelijking en bepaling van de waarden van de windcomponenten van toepassing op de Luchthaven Brussel-Nationaal”*:

- Opstijging 07R: Voor de opstijgingen vanaf baan 07R zal de opstijgprocedure voor vluchten naar het zuidoosten (Huldenberg) worden gewijzigd teneinde in het verlengde te blijven van de baan van vertrek tot voorbij Leuven. Die wijziging zal van toepassing zijn van zodra een aanvaardbare oplossing wordt gevonden om een conflict te vermijden met landingsprocedures (zijnde binnen een termijn van maximum 2 jaar).

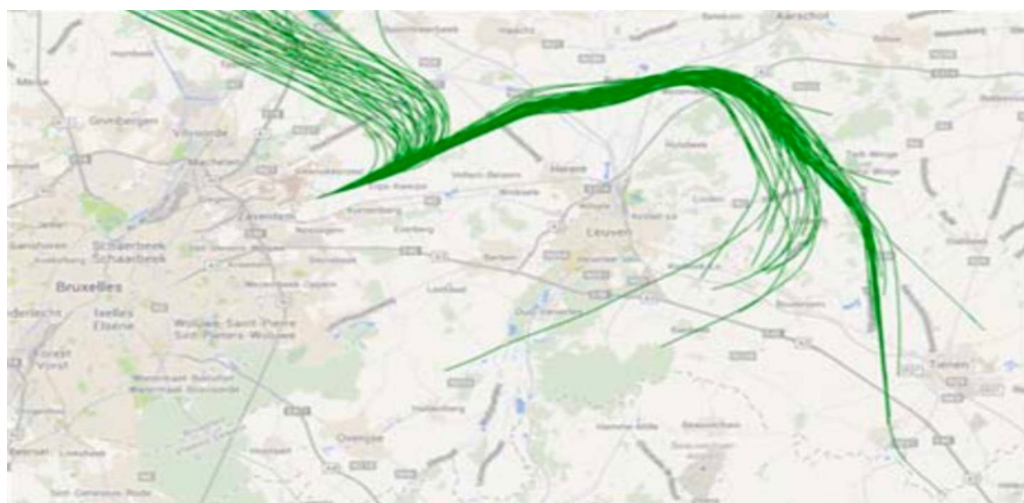
De instructie hierboven bevestigt en verduidelijkt dat de nieuwe opstijgprocedures vanaf baan 07R voor de vluchten richting de bakens LNO, SPI, SOPOK, PITES en ROUSY naar het zuidoosten moeten worden geïmplementeerd om verder te vliegen in de as van startbaan 07R tot na Leuven alvorens naar rechts af te draaien richting de bestemming.

Een veilige separatie tussen de landingen en de opstijgingen moet gegarandeerd worden teneinde elk potentieel conflict en kruisingen te vermijden; zo zou men de naderingen richting baan 02 – bijvoorbeeld – kunnen omleiden vanaf FLORA richting ANTWERPEN, NICKY, AFFLIGEM en NIVOR teneinde niet te interfereren met de opstijgingen van baan 07R richting LNO, SPI, SOPOK, PITES en ROUSY richting het zuidoosten.

Belgocontrol moet deze beslissing uitvoeren en snel implementeren, en moet erop toezien dat een duidelijke separatie wordt gehandhaafd tussen de landingen en de opstijgingen op verschillende duidelijk gescheiden vlieghoogtes tussen BRUSSELS BUB en FLORA teneinde elke kruising te vermijden.

Om dit te bewerkstelligen zullen de naderingen richting landingsbaan 02 niet meer via HULDENBERG kunnen plaatsvinden.

Op 6 maart 2014 worden de nieuwe opstijgprocedures 07R/L “Leuven 07 Rechtdoor” in gebruik genomen, en het is voortaan verplicht deze zowel overdag als ’s nachts te gebruiken bij het baangebruik van banen 07R/L buiten het PRS:



Radarplot met de opstijgingen van baan 07R op de “Leuven 07 Rechtdoor”-procedure met rechtlijnige klim

5. OVERZICHT VAN DE BEROEPEN TEGEN DE LEUVEN RECHTDOOR-PROCEDURE VOOR BANEN 07R/L

- Op 7 en 11 mei 2015 worden twee vonnissen bij verstek uitgesproken tegen de Belgische Staat die het beëindigen van de Leuven Rechtdoor-procedure opleggen. Dit omdat het Kabinet Galant was vergeten de convocatie aan de advocaat van de Belgische Staat mee te delen;
- Op 6 april 2016 herziet de Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg de twee bij verstek uitgesproken vonnissen volledig omdat hij geen gebrek aan voorzichtigheid vaststelt bij de Belgische Staat;
- Op 30 mei 2018 herziet de Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg de Leuven Rechtdoor-procedure omdat hij ze discriminerend acht door het feit dat enkel de bocht naar rechts werd verplaatst in de as van de baan, en omdat deze procedure ook niet ten voordele van de inwoners van de Noordrand werd geïmplementeerd, die worden overvlogen door de bocht naar links (hieruit moet worden afgeleid dat de rechter van mening is dat alle opstijgingen van de banen 07 de Leuven Rechtdoor-procedure moeten volgen, inclusief de vertrekken richting de exitpunten NIK, HELEN en DENUT, en niet dat de rechter deze procedure afkeurt);
- De Beroepsprocedures zijn in behandeling tegen de vonnissen van 6 april 2016 en 30 mei 2018;
- Door haar arrest n° 238.283 van 22 mei 2017 heeft de Raad van State de beroepen tegen de ministeriële besluiten van 15 maart 2012 en 21 juni 2012 van Staatsecretaris Wathelet verworpen met als argument dat de luchtvaartprocedures noch plannen noch programma's zijn, bijgevolg vallen de regels voor het gebruik van start- en landingsbanen en luchtwegen niet onder de wet van 13 februari 2006;
- We moeten er ook op wijzen op het feit dat spreiding door gebruik van alle banen, ongeacht de weeromstandigheden, wordt veroordeeld door verschillende gerechtelijke uitspraken, waardoor elk gebruik van baan 01 voor de landingen zonder reden verboden is (Hof van Beroep te Brussel, arresten van 17 maart 2005, 29 mei 2008, 31 maart 2017 en 22 oktober 2020; de vonnissen werden niet hervormd in Cassatie).



6. WAARDEN VAN DE WINDCOMPONENTEN DIE HET BAANGEBRUIK BEPALEN

- 09.04.1971: 6 knopen rugwind en 15 knopen zijwind zonder rukwinden enkel op de banen 25;
- 1973 tot 11.06.2003: 8 knopen rugwind en 15 knopen zijwind zonder rukwinden enkel op de banen 25;
- 12.06.2003: 10 knopen rugwind en 25 knopen zijwind rukwinden inbegrepen enkel op de banen 25;
- 19.02.2004: 5 knopen rugwind en 15 knopen zijwind rukwinden inbegrepen enkel op de banen 25;
- 19.02.2004: 10 knopen rugwind en 25 knopen zijwind rukwinden inbegrepen enkel op de banen 25;
- 04.03.2004: 10 knopen rugwind en 15 knopen zijwind rukwinden inbegrepen enkel op de banen 25;
- 05.03.2004: 8 knopen rugwind en 15 knopen zijwind rukwinden inbegrepen enkel op de banen 25;
- 22.03.2004: 5 knopen rugwind en 15 knopen zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 25 en 07; 0 knopen rugwind enkel op de banen 02/20;
- 27.05.2004: 5 knopen rugwind en 15 knopen zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 25 en 07 ; 5 knopen rugwind en 15 knopen zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 02/20 bij landingen dag en nacht en bij opstijgingen tijdens de nacht ; 0 knopen rugwind rukwinden inbegrepen op de banen 02/20 en opstijgingen tijdens de dag;
- 17.03.2005: 7 knopen rugwind en 20 knopen zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 25 en 07; 5 knopen rugwind en 15 knopen zijwind rukwinden inbegrepen op baan 02/20 bij landingen overdag en 's nachts en bij opstijgingen 's nachts; 0 knopen rugwind rukwinden inbegrepen op de banen 02/20 bij opstijgingen tijdens de dag;
- 19.09.2013: 7 knopen rugwind (rukwinden max 12 knopen) en 20 knopen zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 19 en 25R bij toepassing PRS ; 0 tot max 3 knopen rugwind en 20 knopen zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 01, 07 & 19 bij *single operation*; banen 01 & 07 bruikbaar voor landingen bij headwind en als er geen andere baan beschikbaar is;

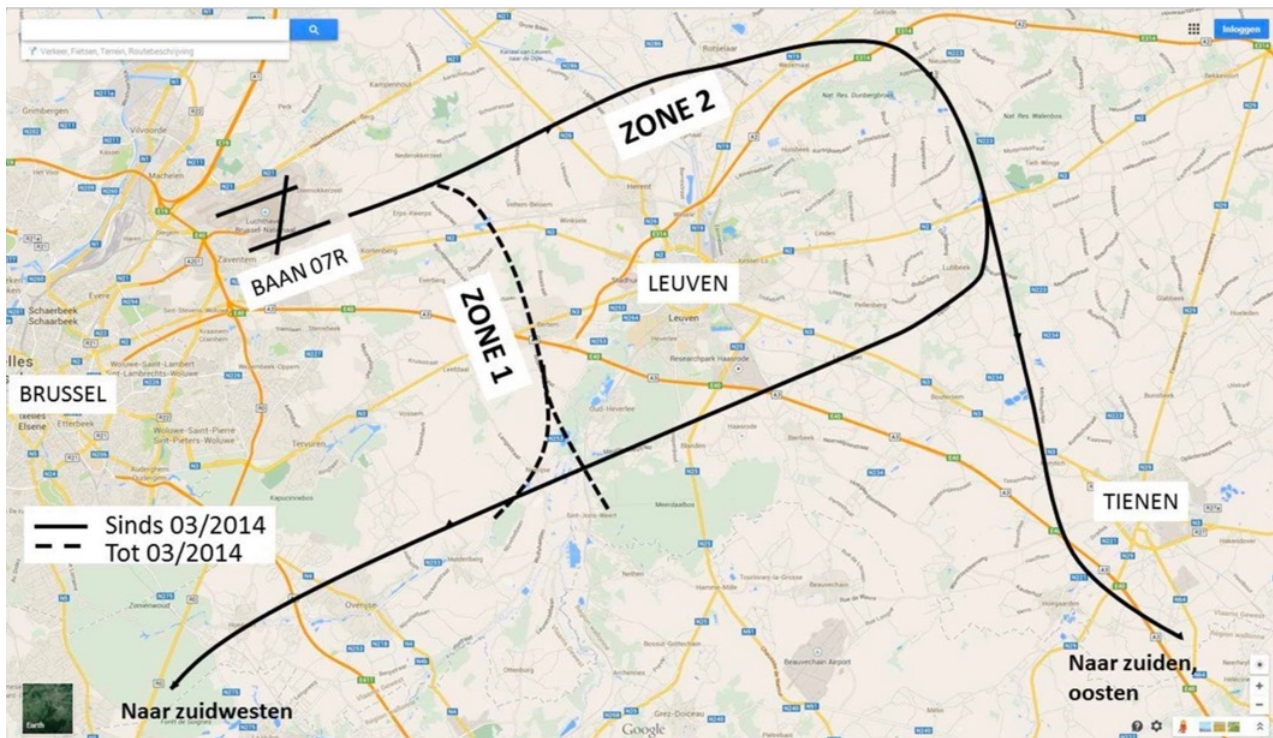
RWY in use		Tailwind	Tailwind gusts max.	Crosswind	Crosswind max.
	01	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
	07R/L	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
PRS OFF	19	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
PRS ON	19	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt
	25R/L	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt

- 06.02.2014: 7 knopen rugwind en 20 knopen zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 19 en 25 binnen het PRS; 0 tot max 3 knopen rugwind en 20 knopen zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 01, 07 & 19 bij *single operation* (operationele situatie toegepast sinds augustus 2018).

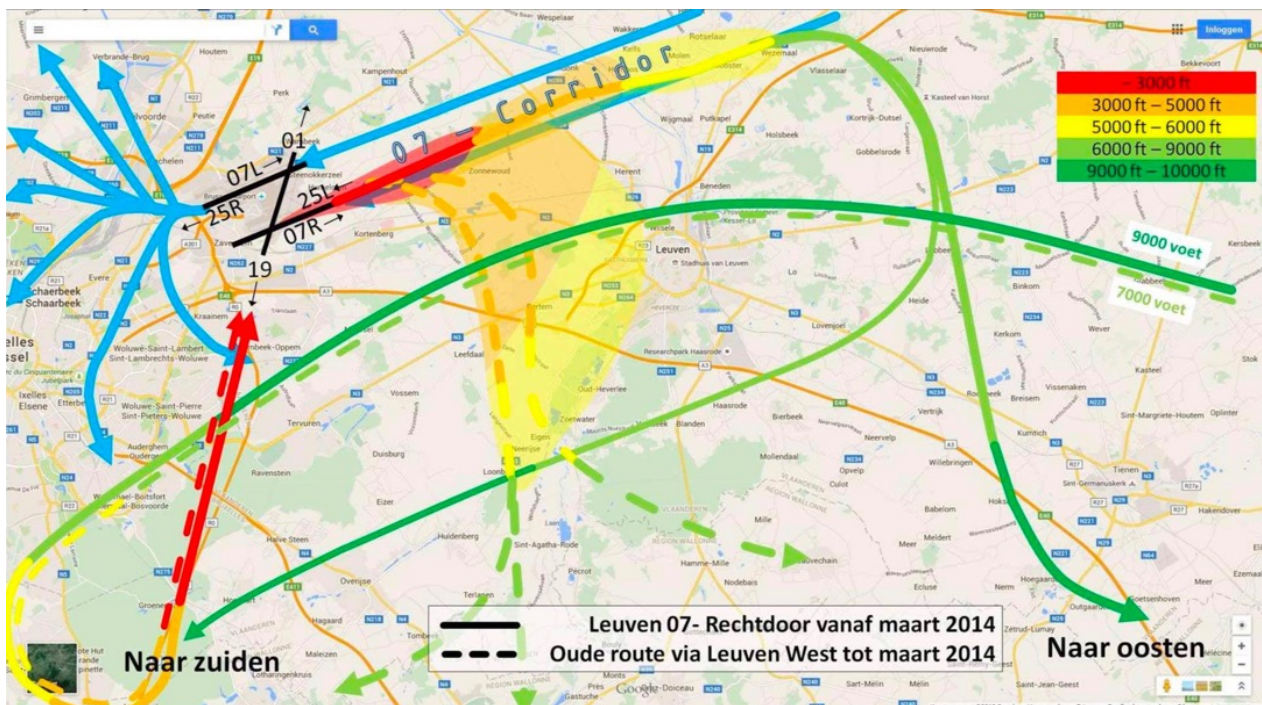
RWY IN USE	RWY 25L/R	RWY 19 (TKOF only)
Tailwind MAX	7 kts	7 kts
Crosswind MAX	20 kts	20 kts

RWY in use	RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOF and ARR)
Tailwind MAX	0 kt - 3 kts (incl.)	0 kt - 3 kts (incl.)	0 kt - 3 kts (incl.)
Crosswind MAX	20 kts	20 kts	20 kts

7. KAART MET DE VERSCHILLENDE OPSTIJGPROCEDURES VANAF BANEN 07R/L



Kaart VZW Leuven Rechtdoor



Kaart van WerkGroepLeuven

Historiek van het geschil tussen de opstijgprocedures "Leuven Rechtdoor" & "Leuven West" vanaf de banen 07R/L- REF: 7295-P

8. CIJFERS VAN HET JAARLIJKS GEBRUIK VAN DE BANEN 07R/L BIJ OPSTIJGINGEN

% DEP

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ALL	07L	1,30	9,21	2,12	0,29	0,12	0,00	0,05	0,26	0,49	0,81	0,94	1,46	1,40	1,19	0,97	0,95
	07R	0,40	3,51	2,24	1,80	3,99	2,72	5,46	7,89	7,51	10,92	8,53	10,06	10,81	12,25	13,84	17,94

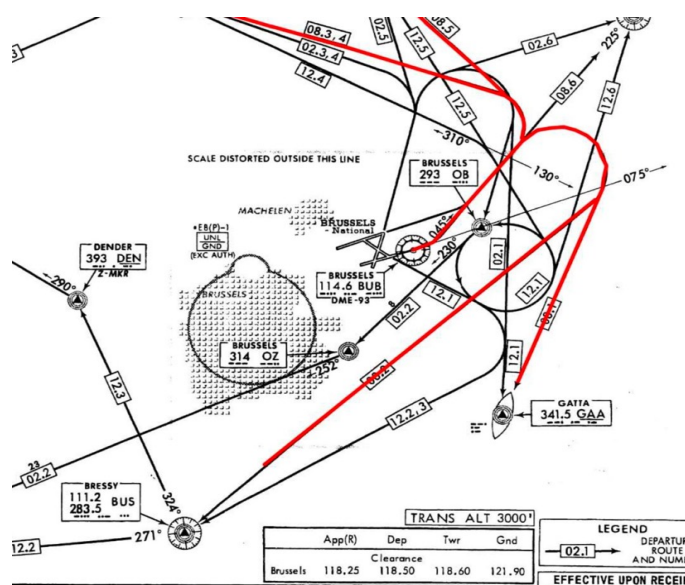
DAY		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	07L	1,34	9,53	2,18	0,30	0,12	0,00	0,04	0,20	0,43	0,64	0,61	1,07	0,99	0,98	0,87	0,73
	07R	0,41	3,71	2,31	1,89	4,18	2,82	5,66	8,29	7,95	10,84	7,87	9,63	10,62	12,42	14,15	18,26

NIGHT		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	07L	0,91	4,91	1,37	0,22	0,09	0,00	0,15	0,88	1,42	3,06	5,14	6,47	7,04	5,93	4,32	7,38
	07R	0,33	0,91	1,45	0,62	1,35	1,06	2,19	3,46	1,38	11,94	16,80	15,42	13,46	8,61	4,21	8,05

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ALL	07L	0,69	0,62	1,86	0,93	2,04	2,00	1,47	2,4	2,2	3,1	5,8	3,7
	07R	14,42	10,67	21,28	12,14	9,79	14,35	9,58	16,8	11,3	3,5	10,1	15,6

DAY		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	07L	0,51	0,46	1,46	0,76	1,78	1,68	1,23	2,0	1,9	3,0	5,5	3,2
	07R	14,71	10,97	21,95	12,56	10,15	14,88	9,95	17,4	11,7	3,8	11,0	16,5

NIGHT		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	07L	6,11	4,56	11,00	4,96	8,11	8,93	6,91	9,9	7,5	4,0	9,4	11,3
	07R	5,88	3,02	5,81	2,11	1,51	2,81	1,38	3,2	1,4	0,2	0,2	1,8



Opstijgprocedures vanuit baan 08R richting GATTA, SILLY, NICKY en WOENSDRECHT tot 31 juli 1972

Historiek van het geschil tussen de opstijgprocedures "Leuven Rechtdoor" & "Leuven West" vanaf de banen 07R/L- REF: 7295-P

9. BESCHRIJVING VAN DE OPSTIJGPROCEDURES 07R/L IN DE AIP

De opstijgprocedures van de banen 07 worden als volgt beschreven in de AIP op 05/10/2023:

- BAKEN van bestemming en letter T voor de vertrekken van baan 07L met LEUVEN RECHTDOOR-procedure;
- BAKEN van bestemming en letter V voor de vertrekken van baan 07R met LEUVEN RECHTDOOR-procedure.

Voor baan 07L:

Designator	RNAV1 Route	Remarks
CIV3T	BR751 - BR752 - BR753 - CIV	ATC climb requirements: see AIP AD EBBR 2.22 (§ 3.2.2). M617 southbound, MAX FL 170. Y50 southbound, MAX FL 190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. N872 and UN872 southbound, only for TFC flight planned above FL 195.
DENUT3T	[A1800+; L] -> DENUT	NIL
ELSIK3T	[A700+; L] -> BUN - ELSIK	L179 eastbound. To be used when adequate MIL airspaces are AVBL for GAT.
HELEN3T	[A1800+; L] -> HELEN	NIL
KOK3T	[A1700+; L] -> KOK	L607 westbound.
LNO3T	BR751 - BR752 - BR705 - REMBA - LNO	For TFC requesting a cruising or initial FL below FL 195.
NIK3T	[A1700+; L] -> NIK	M624 northbound. Not to be used by TFC DEST EHAM.
PITES3T	BR751 - BR752 - BR705 - REMBA - RITAX - DIK - PITES	ATC climb requirements: see AIP AD EBBR 2.22 (§ 3.2.2). CDR 1 – H24 TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 3T – SOPOK – RITAX – DIK – PITES). Only when UM150 between DIK and PITES is AVBL (alternative route: SOPOK 3T – SOPOK – ETENO).
ROUSY3T	BR751 - BR752 - BR705 - REMBA - RITAX - ROUSY	ATC climb requirements: see AIP AD EBBR 2.22 (§ 3.2.2). CDR 1 – H24 TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 3T – SOPOK – RITAX – ROUSY).
SOPOK3T	BR751 - BR752 - BR705 - REMBA - BULUX - [F170+; R] -> SOPOK	ATC climb requirements: see AIP AD EBBR 2.22 (§ 3.2.2).
SPI3T	BR751 - BR752 - BR705 - REMBA - SPI	NIL

Designator	Route		Remarks
	Lateral	Vertical	
CIV1R	Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH LT to TR 275 to intercept R-042 CIV INBD to CIV.		At ATC discretion only.

Voor baan 07R:

Designator	RNAV1 Route	Remarks
CIV3V	[A700+] -> BR701 - BR702 - BR703 - CIV	ATC climb requirements: see EBBR AD 2.22 § 3.2.2. M617 southbound, MAX FL 170. Y50 southbound, MAX FL 190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. N872 and UN872 southbound, only for TFC flight planned above FL 195.
DENUT3V	[A700+] -> [T062; A1800+; L] -> DENUT	NIL
ELSIK3V	[A700+] -> BR701 - BUN - ELSIK	L179 eastbound. To be used when adequate MIL airspaces are AVBL for GAT.
HELEN3V	[A700+] -> [T062; A1800+; L] -> HELEN	NIL
KOK3V	[A700+] -> [T062; A1700+; L] -> KOK	L607 westbound.
LNO3V	[A700+] -> BR701 - BR704 - BR705 - REMBA - LNO	For TFC requesting a cruising or initial FL below FL195.
NIK3V	[A700+] -> [T062; A1700+; L] -> NIK	M624 northbound. Not to be used by TFC DEST EHAM.
PITES3V	[A700+] -> BR701 - BR704 - BR705 - REMBA - RITAX - DIK - PITES	ATC climb requirements: see EBBR AD 2.22 § 3.2.2. CDR 1 - H24. TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 3V - SOPOK - RITAX - DIK - PITES). Only when UM150 between DIK and PITES is AVBL (alternative route: SOPOK 3V - SOPOK - ETENO).
ROUSY3V	[A700+] -> BR701 - BR704 - BR705 - REMBA - RITAX - ROUSY	ATC climb requirements: see EBBR AD 2.22 § 3.2.2. CDR 1 - H24. TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 3V - SOPOK - RITAX - ROUSY).
SOPOK3V	[A700+] -> BR701 - BR704 - BR705 - REMBA - BULUX - [F170+; R] -> SOPOK	ATC climb requirements: see EBBR AD 2.22 § 3.2.2.
SPI3V	[A700+] -> BR701 - BR704 - BR705 - REMBA - SPI	NIL

Designator	Route		Remarks
	Lateral	Vertical	
CIV2U	At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH LT to TR 275 to intercept R-042 CIV INBD to CIV.		At ATC discretion only.

10. NOTAM BETREFFENDE HET NIET GEBRUIKEN VAN BEPAALDE 07R/L-PROCEDURES

De Leuven West-opstijgprocedures voor banen 07R/L werden niet meer gepubliceerd in de AIP tussen 6 maart 2014 en 31 maart 2016, ze werden overigens nooit meer in gebruik genomen sinds 6 maart 2014.

Naar aanleiding van de uitspraken bij verstek van 7 en 11 mei 2015 heeft de Minister voor Mobiliteit, Jacqueline Galant, op 23 juni 2015 de ministeriële instructie gegeven om de Leuven West-opstijgprocedures voor banen 07R/L die in gebruik waren voor 6 maart 2014 opnieuw in te voeren, wat concreet het afschaffen van de procedures J en H betekende.

Na de nieuwe uitspraak van 6 april 2016 worden de huidige Leuven Rechtdoor-procedures operationeel gehandhaafd door verlenging van de NOTAM die de Leuven West-procedures opschorten.

De Leuven West-opstijgprocedures voor banen 07L/R, hoewel gepubliceerd, zijn regelmatig opgeschort geweest door een NOTAM en zijn niet meer gebruikt sinds 31 maart 2016. Enkel de Leuven Rechtdoor-procedures worden geactiveerd bij gebruik van de banen 07R/L in een deviatie op het PRS, 25R/L. De eerste NOTAM die werden uitgegeven:

NOTAM A2479/19

From: 18 JUL 19 06:40 Till: 15 JAN 20 23:59 EST

Text: 07R SID LNO 1Y, SPI 1Y, SOPOK 1Y, PITES 1Y, ROUSY 1Y AND CIV 1Y NOT AVBL

NOTAM A2480/19

From: 18 JUL 19 06:41 Till: 15 JAN 20 23:59 EST

Text: RWY 07L SID LNO 1W, SPI 1W, SOPOK 1W, PITES 1W, ROUSY 1W AND CIV 1W NOT AVBL

Sinds 24 februari 2022 zijn de Leuven West-procedures opgeschort op basis van het amendement 009/2022, tot nader order.

AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION
Belgium and Luxembourg
SUPPLEMENT
009/2022

Publication Date: 10-FEB-2022

Effective Date: 24-FEB-2022

End Date: Invalid

DateTime

© AIM BELGIUM 1/2

EBBR - Suspension of certain SID RWY 07R/L

AIM Belgium

Control Tower

Tervuursesteenweg 303

1820 Steenokkerzeel

BELGIUM

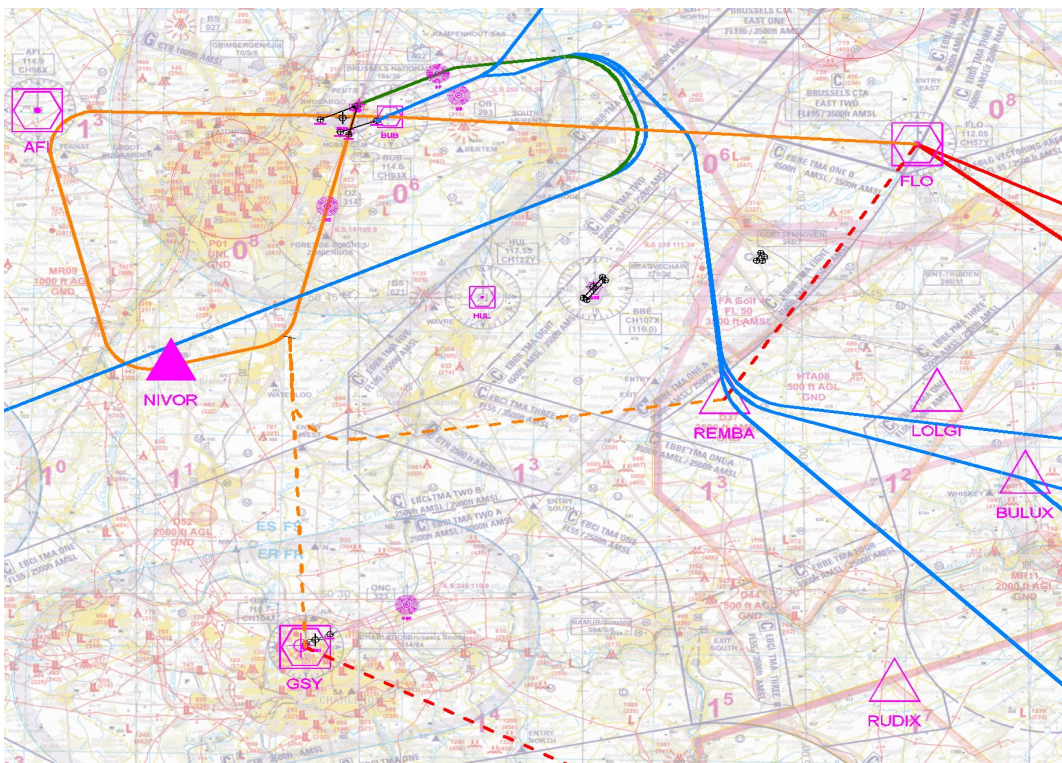
AFS: EBVAYOYX

Email: aip.production@skeyes.be

URL: <https://ops.skeyes.be>

RWY 07R: SID LNO 2Y, SPI 2Y, SOPOK 2Y, PITES 2Y, ROUSY 2Y and CIV 2Y not available.
RWY 07L: SID LNO 2W, SPI 2W, SOPOK 2W, PITES 2W, ROUSY 2W and CIV 1W not available.
NOTAM A0024/22 and A0025/22 are hereby cancelled.

Sinds de wijziging van de opstijgprocedures in RNAV-satellietnavigatiemodus op 5 oktober 2023, zijn de Leuven West-procedures niet langer opgenomen in de AIP en zijn ze dus volledig afgeschaft.



Historiek van het geschil tussen de opstijgprocedures "Leuven Rechtdoor" & "Leuven West" vanaf de banen 07R/L- REF: 7295-P

11. DE RAAD VAN STATE OORDEELT IN MEI 2017 DAT DE LUCHTVAARTPROCEDURES NOCH EEN PLAN, NOCH EEN PROGRAMMA ZIJN

De hoogste administratieve rechtbank van België heeft een uitspraak gedaan tegen het DGLV en ondermijnt daarmee de argumenten die worden gebruikt om RNP-publicaties voor de banen 07L en 07R te blokkeren:

- Luchtvaartkundige procedures zijn noch een plan, noch een programma;
- Een Regeerakkoord of akkoord van de Ministerraad heeft geen enkele juridische waarde.

Een ministeriële instructie die het baangebruik, de definitie van windcomponentwaarden of de beschrijving van vertrek- of opstijgprocedures vastlegt, is letterlijk noch een plan noch een programma, maar heeft als enig doel de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren met respect voor de principes van de operationele capaciteit van de luchtvaartsite.

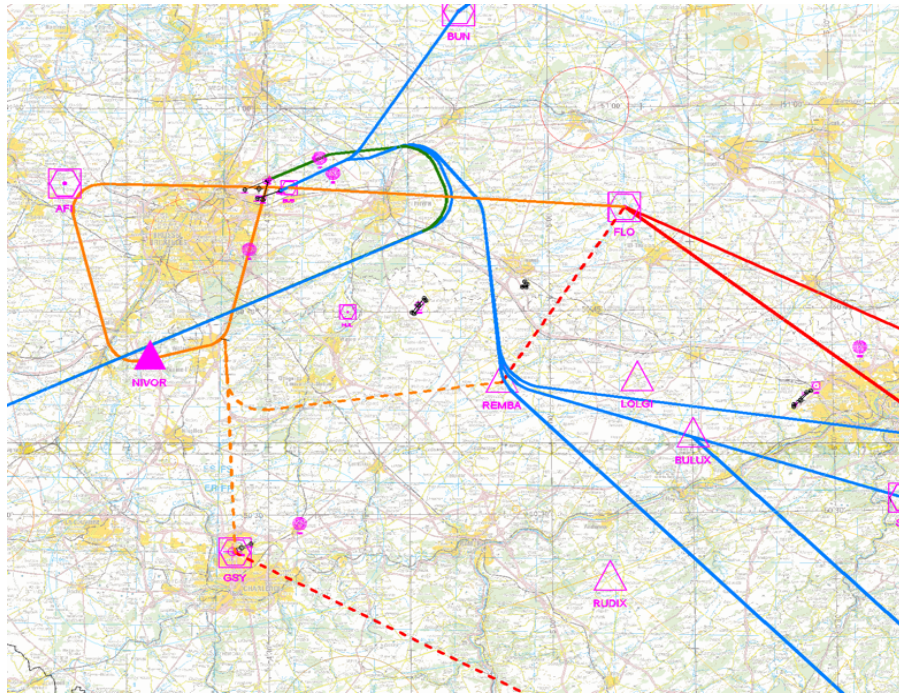
De ministeriële instructies betreffende de werking van de Luchthaven Brussel-Nationaal zijn niet aangenomen door de Wetgevende Kamers of de Koning, en zijn geen wetgevende, regelgevende of administratieve bepalingen.

Geen enkele wetgevende, regelgevende of administratieve bepaling vereist dat de federale overheid regels betreffende het baangebruik of de luchtwegen vaststelt.

De Raad van State heeft in mei 2017 geoordeeld dat luchtvaartkundige procedures noch een plan, nog een programma zijn.

Uit een grondige analyse van de parlementaire werkzaamheden voorafgaand aan de goedkeuring van de wet van 13 februari 2006 blijkt dat op geen enkel moment in de parlementaire werkzaamheden melding werd gemaakt van vluchtprocedures en luchtruimbeheer. Dezelfde analyse werd uitgevoerd voor de goedkeuring van het Verdrag van Aarhus en op geen enkel moment werden de vluchtprocedures en het luchtruimgebruik genoemd.

Uit de voorbereidende werkzaamheden voor de wet van 13 februari 2006, die verwijzen naar de adviezen van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, blijkt dat de begrippen “plan” en “programma” worden gebruikt om te verwijzen naar beslissingen “die een geordende opvolging van acties of handelingen bepalen die worden overwogen om een specifiek doel met betrekking tot de kwaliteit van het milieu te bereiken, of die het kader vastleggen waarbinnen de uitvoering van activiteiten op een specifieke locatie kan worden toegestaan,” zoals het geval is voor de federale plannen en programma’s met betrekking tot het energiebeleid.



De ministeriële instructies genomen door de minister bevoegd voor de Luchtvaart zijn instructies die zijn gebaseerd op luchtvaartkundige competenties en niet op basis van milieucompetenties, in overeenstemming met de verdeling van bevoegdheden zoals vastgelegd in de wet van 8 augustus 1980.

Het doel van deze instructies is dan ook niet “milieu” maar “vervoer,” met het oog op een rationele organisatie van het luchtverkeer in het luchtruim, hetgeen de exclusieve verantwoordelijkheid van de federale staat is en blijft. De federale overheid is verantwoordelijk voor het luchtvaartkundige beheer van de Luchthaven Brussel-Nationaal, terwijl de gewesten verantwoordelijk zijn voor het vastleggen van milieunormen om de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer te bestrijden.

Deze ministeriële instructies hebben in de eerste plaats als doel de veiligheid van het luchtverkeer te garanderen door regels en procedures vast te leggen om conflicten en botsingen te vermijden, en de bewegingen van luchtvaartuigen in het luchtruim te regelen.

Op basis van het elementaire principe van het administratief recht dat een administratie niet mag liegen, kon diezelfde administratie niet met twee maten meten en oordelen dat de luchtvaartprocedures enkel voor Brussel-Nationaal een plan of een programma zijn, en oordelen dat ze dit niet zijn voor alle andere burgerlijke en militaire luchthavens van het land (Oostende, Luik, Kortrijk, Charleroi, Melsbroek, Florennes, Chièvres en Beauchevain). Als gevolg hiervan zijn alle landingsprocedures – in het bijzonder – geconverteerd geweest en omgezet naar PBN-satellietgeleidingsprocedures met RNP-naderingen voor alle banen in België behalve alleen de banen 07L en 07R van Brussel-Nationaal.

Deze publicaties van nieuwe RNP-landingsprocedures voor alle banen van België zijn voorgesteld, aangenomen en gevalideerd door het DGLV zonder een beroep te doen op openbare raadplegingsprocedures en impactstudies; deze procedures zijn nieuwe procedures en GEEN herhaling van oude procedures in satellietgeleidingsmodus.

Bijgevolg kan het DGLV de naleving van de wet van 13 februari 2006 niet enkel eisen voor de RNP-landingsprocedures voor de banen 07L en 07R van Brussel-Nationaal, aangezien zij NIET de naleving van dezelfde wetgeving heeft geëist voor de RNP-landingsprocedures voor de banen 25L, 25R, 01 en 19 van Brussel-Nationaal en voor alle andere banen op andere Belgische luchthavens.

Dezelfde administratie moet dezelfde neutrale en onpartijdige houding aannemen bij het onderzoek van alle dossiers die hen worden voorgelegd, en kan zichzelf niet tegenspreken of van positie veranderen afhankelijk van de onderzochte punten. Omdat het DGLV RNP-procedures heeft geïmplementeerd voor alle luchthavens van het land zonder het proces van publieke raadpleging en impactstudies, heeft ze de plicht om correct en consequent dezelfde richtlijn te handhaven voor de toekomstige publicatie van RNP-landingsprocedures voor de banen 07L en 07R op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Tot slot is het de moeite waard om de bewoordingen van de uitspraak van de Raad van State van mei 2017 te herhalen:

“Overwegende dat geen enkele wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling de regering verplicht om regels vast te stellen met betrekking tot het baangebruik en luchtwegen; dat tot 1972 beslissingen op dat gebied uitsluitend werden genomen door de autoriteiten die verantwoordelijk waren voor het beheer van het luchtverkeer en dat de wetgevende context op dit punt niet is gewijzigd; dat hieruit volgt dat de bestreden beslissingen niet onder de wet van 13 februari vallen”;

12. DE RAAD VAN STATE OORDEELT IN MEI 2017 DAT EEN POLITIEK AKKOORD GEEN ENKELE NORMATIEVE WAARDE HEEFT

Het DGLV vergist zich ook door zich te willen schikken naar een politiek akkoord uit een regeringsprogramma, dat geen juridische waarde heeft. De Raad van State is in dezelfde uitspraak van mei 2017 heel duidelijk:

“Overwegende dat de besluiten van de Ministerraad van 19 december 2008 en 26 februari 2010 politieke akkoorden zijn en rechtens geen normatieve waarde hebben; dat het feit dat de staatssecretaris beslissingen neemt die deze politieke akkoorden niet respecteren, zeker de afkeuring of afwijzing van andere leden van de regering kan uitlokken, en tweedracht kan uitlokken die tot een politieke crisis kan leiden, maar dat dit een kwestie van regeringsdiscipline is, die alleen politiek kan worden gesanctioneerd; dat het geven van instructies die deze akkoorden niet respecteren niet betekent dat deze instructies onwettig zijn”;

13. OVERLEG MET DE GEWESTEN

De raadplegingsprocedures met betrekking tot verkeer op de regionale luchthavens en op de openbare luchthavens, en de daaraan verbonden rechten werden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 27 november 1990.

Overeenkomstig artikel 6, §3, van de speciale wet van 8 augustus 1980 houdende institutionele hervormingen, zullen enkel het verkeer op de regionale luchthavens en de openbare luchthavens, en de daarmee verbonden rechten, het voorwerp uitmaken van overleg tussen de betrokken gewesten en de bevoegde nationale overheid.

Deze procedure voorziet niet in overleg met de gewesten voor procedures met betrekking tot Brussel-Nationaal en legt geen overlegprocedure op.

14. ALGEMENE EN ONPARTIJDIGE CONCLUSIES

- 1) De opstijgingen naar het oosten richting Leuven werden al gepubliceerd van 1956 tot 1972, ruim voor de Leuven Rechtdoor-procedure van 2014;
- 2) 's Nachts, tussen 26 december 2002 en 22 maart 2014, moest het equivalent van de Leuven Rechtdoor-procedure al gevlogen worden wanneer de banen 07 werden gebruikt omwille van de wind;
- 3) Oorspronkelijk was het de concentratie van 3 halve nachten per week binnen het Spreidingsplan van Anciaux dat leidde tot de creatie van de Leuven Rechtdoor-procedure;
- 4) Het idee om een Leuven Rechtdoor-procedure te creëren ontstond niet van de ene op de andere dag, of in een klein comité, en begon in 2005;
- 5) Verschillende voorafgaande studies en analyses werden voor de finalisering van de Leuven Rechtdoor-procedure uitgevoerd;
- 6) Op een bepaald moment eiste de hele politieke klasse van Vlaams-Brabant dat de opstijgingen van de banen 07 richting de non-aedificandi zone werden aangepast, en daarmee de nieuwe Leuven Rechtdoor-procedure;
- 7) Het personeel van Belgocontrol heeft alle opstijgprocedures in de Leuven Rechtdoor-versie bedacht, ontwikkeld en ontworpen;
- 8) De Leuven Rechtdoor-procedure is niet onderworpen aan overleg of raadpleging van de regio's;
- 9) De Leuven Rechtdoor-procedure is niet onderworpen aan het in de wet van 2006 beschreven proces inzake voorafgaande effectbeoordelingen en openbare raadpleging, omdat het noch een plan, noch een programma is;

10) De uitwerking van de Leuven Rechtdoor-procedure vloeit voort uit de discretionaire bevoegdheid van de Belgische Staat (arresten van de Raad van State);

11) Alleen vertrekken naar het CIV-baken nemen nog steeds een langere omleiding via het HUL-baken bij Huldenberg, omdat ze naar rechts draaien in plaats van naar links, waardoor het gebruik van de Leuven Rechtdoor-procedure met +20% wordt overbelast;

12) Vertrekken naar het zuiden en oosten (exitpunten LNO, SPI, SOPOK, PITES en ROUSY) maken geen onnodige omleiding meer via het HUL-baken bij Huldenberg;

13) Een correcte toepassing van de waarden van de windcomponent in de instructie van het DGTA van 17 juli 2013, de enige die door het Hof van Beroep te Brussel als gemotiveerd en wettig wordt beschouwd, zou het mogelijk maken om het gebruik van de banen 07 met 50% te verminderen door een einde te maken aan de huidige verwarring bij de berekening van de wind, waarbij de gemiddelde snelheid en de maximale snelheid door elkaar worden gebruikt, omdat rekening wordt gehouden met elke kleine variatie in de wind (terwijl de ICAO-norm met NADP-procedures alleen rekening houdt met de kleine variatie in de wind enkel als deze meer dan 5 knopen variatie ten opzichte van de gemiddelde windsnelheid bedraagt);

14) De publicatie van de Leuven Rechtdoor-luchtvaartprocedures voor de banen 07 van 6 maart 2014 werd unaniem goedgekeurd door alle leden van de Federale Regering en hun medewerkers tijdens verscheidene vergaderingen;

15) De instructie om de nieuwe Leuven Rechtdoor-luchtvaartprocedures voor de banen 07 te publiceren die op 21 juni 2012 aan Belgocontrol werd meegedeeld, werd noch opgeschort noch geannuleerd door de Raad van State, die bovendien erkende dat deze instructie bijzonder goed gemotiveerd en gedetailleerd was.

15. JURIDISCH KADER VAN DE BEPALINGEN INZAKE WINDNORMEN, BAANSELECTIE EN DEFINITIE VAN DE LUCHVAARTPROCEDURES VOOR DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

1. Inzake vastlegging van de waarden van de windcomponenten, de selectie van het baangebruik en de definitie van de luchtvaartprocedures:

- Beheerscontract Belgocontrol 2014, koninklijk besluit van 25 april 2014, Belgisch Staatsblad van 14 mei 2014:

o **Artikel 1:** Dit beheerscontract beoogt in uitvoering van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven de voorwaarden te regelen waaronder Belgocontrol haar opdrachten van openbare dienst dient te vervullen zoals voorzien in de artikelen 170 en 171 van de wet van 21 maart 1991;

Historiek van het geschil tussen de opstijgprocedures "Leuven Rechtdoor" & "Leuven West" vanaf de banen 07R/L- REF: 7295-P

o **Artikel 2 § 1:** AIP, Aeronautical Information Publication (Luchtvaartgids): officiële publicatie die de luchtvaartinlichtingen van blijvende aard bevat die essentieel zijn voor de luchtvaart, gepubliceerd door Belgocontrol onder verantwoordelijkheid van de Staat overeenkomstig bijlage 15 van de Overeenkomst van Chicago;

o **Artikel 3 § 1:** Belgocontrol waarborgt de veiligheid van het luchtverkeer in het luchtruim op de Luchthaven Brussel-Nationaal alsook op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden;

o **Artikel 3 § 1, 2°:** Belgocontrol staat in voor de vluchtinlichtingendienst, met het doel adviezen en inlichtingen te verstrekken die nuttig zijn voor een veilige en doeltreffende uitvoering van de vluchten;

o **Artikel 11 § 1:** Belgocontrol voert CDO-procedures (Continuous Descent Operations) in op de Luchthaven Brussel-Nationaal op de preferentiële banen;

o **Artikel 21 § 1:** In het kader van een beleid ter beheer van de geluidshinder bepaald door de inzake luchthavenexploitatie bevoegde overheden, verbindt Belgocontrol zich ertoe om, in samenwerking met de betrokken luchthavenuitbater en het Directoraat-generaal Luchtvaart, onderzoek te verrichten naar de besteoriëntering van de luchtverkeerstromen rekening houdend met de eisen inzake veiligheid, operationele stabiliteit, capaciteit, regelmatigheid en doeltreffendheid van het luchtverkeer, en verleent zij haar medewerking aan de uitvoering van de procedurewijzigingen die daaruit zouden voortvloeien;

o **Artikel 21 § 2:** de overheden plegen overleg met Belgocontrol opdat de wijzigingen aan de ATS- routes, aan het systeem van het baangebruik en aan de vluchtprocedures, rekening houden met de prestatiedoelstellingen en dat zij voldoende gespreid zijn in de tijd om rekening te houden met alle veiligheidsaspecten en met de operationele stabiliteit;

- Koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling van de luchtvaart, Staatsblad van 26 maart 1954:

o Artikel 43 § 2: De minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde stelt, voor elk geval, de technische eisen vast inzake gebruik van de luchthaventerreinen;

o Artikel 44: Bovendien kan de minister of zijn gemachtigde de eisen inzake het gebruik van een luchtvaartterrein wijzigen om rekening te houden met de aan de omgeving ervan aangebrachte wijzigingen.

- Hof van Brussel Arrest van 24 januari 1997, pagina 370, punt 7.6:

o Overwegende dat het Hof van Beroep, in zijn Arrest van 24 januari 1997 (pagina 370, punt 7.6), verklaard heeft: *“Overwegende dat de luchtvaartinformatie door de RVA en vervolgens door Belgocontrol, onderworpen in de AIP, aan de luchtvaartmaatschappijen geen wettelijke of reglementaire dispositiewaarde heeft; dat de reden van deze instructies is om gevolgd te worden door de luchtvaartmaatschappijen; de instructies die de AIP bevatten vormen geen rechten voor derden om hierop beroep te doen om Belgocontrol te dwingen deze te respecteren terwijl zij de controle behoudt; dat Belgocontrol kan afwijken van instructies, behalve in het geval dat kan worden aangetoond dat ze een onredelijk beleid zou voeren bij de uitvoering van zijn commerciële bedrijfsvoering van de luchthaveninfrastructuur van Brussel-Nationaal en de politie voor de beveiliging van het luchtverkeer; dat in dit geval niet aangetoond is dat Belgocontrol ten onrechte afwijkingen van deze AIP heeft toegestaan”.*

2. Wat betreft het baangebruik:

- Ministerieel besluit van 6 april 2009, Belgisch Staatsblad van 24 april 2009, met betrekking tot het beheer van de geluidsoverlast op de Luchthaven Brussel-Nationaal:

- o Artikel 2 tot vaststelling van nachtperiodes zonder opstijgingen

3. Wat het vliegverbod van bepaalde delen van het grondgebied betreft:

- Koninklijk besluit van 11 juni 1954 dat het overvliegen van bepaalde delen van het koninkrijk verbiedt: het is verboden om de delen van het grondgebied van het koninkrijk te overvliegen die begrensd worden door een omtrek van 1.500 meter rond de Koninklijke Kastelen van Laken en Ciergnon (artikel 1). Belgisch Staatsblad van 4 juli 1954, pagina 5.085;

- Koninklijk besluit (I) van 14 april 1958 dat het overvliegen van bepaalde delen van het grondgebied van het koninkrijk verbiedt: onverminderd de bepalingen van het koninklijk besluit van 11 juni 1954 is het voor luchtvaartuigen verboden om een deel van de Brussels agglomeratie te overvliegen gelegen binnen een straal van 5 kilometer, gecentreerd rond het park van Brussel (artikel 1). Luchtvaartuigen die moeten voldoen aan de eisen en instructies van de luchtverkeersleidingsdienst (artikel 2) vallen niet onder het verbod van artikel 1. Belgisch Staatsblad van 20 april 1958, pagina 2.948;

- Koninklijk besluit (II) van 14 april 1958 dat het overvliegen van bepaalde delen van het koninklijk grondgebied verbiedt: gezien de noodzaak om de veiligheid te waarborgen in het gebied van de Internationale en Universele Tentoonstelling van Brussel van 1958 en omgeving, is het voor luchtvaartuigen verboden om het gebied waar de Internationale en Universele Tentoonstelling van Brussel plaatsvindt te overvliegen (artikel 1). Luchtvaartuigen die moeten voldoen aan de eisen en instructies van de luchtverkeersleidingsdienst (artikel 2) vallen niet onder het verbod van artikel 1. Dit decreet werd echter NOOIT ingetrokken bij de sluiting van de Internationale en Universele Tentoonstelling van 1958. Belgisch Staatsblad van 20 april 1958, pagina 2.948;

- Koninklijk besluit van 19 december 2014 met betrekking tot de regels van de lucht en de operationele bepalingen met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten en -procedures, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 december 2014, pagina 106.833:

- o Artikel 5: Naast de verboden gebieden die door de Koning zijn bepaald op grond van artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 tot herziening van de wet van 16 november 1919 op de regulering van de luchtvaart, kunnen er gevaarlijke gebieden en regelgevingsgebieden zijn. Ze worden bepaald door de directeur-generaal, die in voorkomend geval de aard van het gevaar of de speciale beperkingen voor het luchtverkeer specificeert.

4. Wat betreft de vliegtuigen die 's nachts en overdag mogen vliegen:

Het verbod op bepaalde categorieën luidruchtige vliegtuigen maakt het mogelijk om de geluidsoverlast aanzienlijk te verminderen. Daarom heeft de regering een verordening opgesteld die vliegtuigen die een bepaalde geluidsproductie overschrijden vanaf 1 juli 2001 verbiedt te landen op of op te stijgen van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Het doel van een quotum per beweging is om de geluidspieken te verminderen. In 2000 bedroeg het geluidsniveau van individuele vliegtuigen die 's nachts de Luchthaven Brussel-Nationaal bedienden meer dan 50 QC.

Het ministerieel besluit van 26 oktober 2000, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 17 november 2000, keurt de B.I.A.C.-verordening met betrekking tot de invoering van een akoestisch quotasysteem tijdens de nacht en het bepalen van de maximale hoeveelheid geluid die 's nachts toegestaan is op de Luchthaven Brussel-Nationaal goed.

Geschiedenis van de quotaniveaus die 's nachts toegelaten zijn:

QC van maximum 20 sinds 1 juli 2001, 16 sinds 1 juli 2002, 12 sinds 1 januari 2003. Ministerieel besluit van 27 juli 2009 (Belgisch Staatsblad van 21 augustus 2009, pagina's 55.997 en 55.998) met betrekking tot het beheer van de geluidsoverlast op de Luchthaven Brussel-Nationaal past de akoestische quotaniveaus gedurende de nacht aan en creëert er voor overdag:

QC maximum 8,0 's nachts (23u/06u), maximum 12,0 in de ochtend (06u/07u), maximum 48,0 in de dag (07u/21u) en maximum 24,0 in de avond (21u/23u) sinds 25 oktober 2009.



Historiek van het geschil tussen de opstijgprocedures "Leuven Rechtdoor" & "Leuven West" vanaf de banen 07R/L- REF: 7295-P



Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
c/o skeyes sites te Steenokkerzeel, lokaal S.1.3.08
Tervuursesteenweg 303, 1820 Steenokkerzeel

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Philippe TOUWAIDE

Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal



 airportmediation.be  +32 2 206 28 21

 info@airportmediation.be

Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Koninklijk Besluit van 15 maart 2002
Site van skeyes - Lokaal S.1.3.08
Tervuursesteenweg 303 - 1820 Steenokkerzeel