

STAND VAN ZAKEN VAN DE OVERVLUCHTEN RONDOM BRUSSEL-NATIONAAL – 2020 –

Ombudsdienst van de Federale Regering
voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

Ref: 7121 – P – Februari 2020





Voorwoord

Als directeur van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal, wou ik dit document « **Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal** » publiceren.

Dit verslag bevat een overzichtelijke verzameling van cijfers, vluchtroutes en cartografie van de overvluchten. Met dit document kunt u een neutrale en objectieve visie verkrijgen van de werkelijke situatie die zich actueel voordoet.

Deze « **Stand van zaken 2020** » is een topografie van een werkelijke situatie. Vele actoren die betrokken zijn tot dit dossier (volksvertegenwoordigers, vertegenwoordigers van de regering, vertegenwoordigers van organisaties en comités) beschikken niet over voorafgaande informatie en kunnen hierdoor geen onpartijdige perceptie vormen van de situatie.

Een groot aantal feiten worden soms genegeerd of verkeerd begrepen, waaronder rechterlijke uitspraken ; het is van belang om erop te wijzen dat de absolute veiligheid van de organisatie van de luchtvaartprocedures, boven alle andere overwegingen, zoals milieu, gelden.

Aangezien er geen mirakel oplossing bestaat met zicht op het verbeteren van de problematiek, betreffende de geluidshinder veroorzaakt door de overvluchten rond Brussel-Nationaal ; het feit dat we eindelijk beschikken over een correcte cartografie van de huidige situatie van de overvluchten van Brussel-Nationaal, zorgt ervoor dat alle verantwoordelijke autoriteiten een compleet standpunt kunnen maken, bij het vinden van een oplossing voor een langdurige handhaving van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

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 Transport en Vervoer

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

Inhoudstafel

1. Wettelijke basis: stand van zaken van de overvluchten rond Brussel-Nationaal	1
2. Actueel baangebruik op de Luchthaven Brussel-Nationaal	5
2.1 PRS (PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM)	5
2.2 WINDCOMPONENTEN	6
2.3 OPERATIONEEL UURCAPACITEIT	7
3. Historiek.....	8
3.1 OVERVLUCHTEN VAN BRUSSEL	8
3.2 SITES VAN DE LUCHTHAVEN VAN BRUSSEL.....	8
3.3 DE 4 BANEN VAN BRUSSEL-NATIONAAL	9
3.3.1 25R/07L	10
3.3.2 25L/07R	11
3.3.3 01/19	11
3.3.4 12/30 (vernietigde baan).....	12
4. Vluchtprocedures Brussel-Nationaal.....	14
4.1 DE NADERINGS-EN LANDINGS PROCEDURES.....	15
4.1.1 Zichtnaderingsprocedures	15
4.1.2 Instrumentennadering.....	16
4.1.3 De landingsmiddelen IFR-procedure.....	16
4.1.4 Het I.L.S. (Instrument Landing System).....	17
4.1.5 Landingen met weinig visibiliteit	19
4.1.6 Prestatiegebaseerde navigatie, het concept PBN	19
4.1.7 Overzicht van de naderingsprocedures en PBN-landingsprocedures	21
4.2 DE OPSTIJGPROCEDURES	22
4.2.1 SID of opstijgprocedures.....	22
4.2.2 NADP: Startklimprocedures ter beperking van geluidsoverlast aanbevolen door ICAO – Noise Abatement Departure Procedure	22
4.3 WAARDE VAN DE INHOUD VAN DE INFORMATIE OPGENOMEN IN DE A.I.P.	24
4.4 AANPASSING VAN DE PROCEDURES NAAR AANLEIDING VAN MAGNETISCHE AFWIJKINGEN ..	25
4.5 RECENTSTE BESLISSINGEN GENOMEN DOOR DE REGERING	25
4.5.1 Reeds uitgevoerde punten van de overeenkomst	26
4.5.2 Aanpassing van de luchtvaartprocedures en datum van tenuitvoerlegging.....	26
4.6 DE MINISTERIËLE INSTRUCTIES	29
4.7 OPEENVOLGING VAN MINISTERS BELAST MET HET LUCHTHAVENDOSSIER.....	30
4.8 OPEENVOLGING VAN POLITIEKE BESLISSINGEN.....	31

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

4.9	BELANGRIJKSTE AANPASSINGEN VAN DE VLUCHTPROCEDURES.....	32
4.10	WET OP DE UITWERKING VAN LUCHTVAARTPROCEDURES.....	35
4.11	WET OVER DE OVERHEIDSCONTROLEORGaan	36
4.12	JURISPRUDENTIE	37
4.13	ORGANISATIE VAN DE NACHTVLUCHTEN SINDS 1988.....	39
4.14	ICAO DEFINITIE VAN DE WINDNORMEN	42
4.15	WINDNORMEN	45
4.15.1	<i>Evolutie van de waarden van de windcomponenten.....</i>	45
4.16	JURIDISCH KADER VAN BEPALINGEN INZAKE WINDNORMEN EN BAANSELECTIE IN BELGIË	48
4.17	QUOTA COUNT SYSTEEM TIJDENS DE NACHT OP DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL.....	51
4.17.1	<i>Vliegtuigen verboden tijdens de nacht op Brussel-Nationaal</i>	52
4.17.2	<i>Vliegtuigen 's morgens (van 06:00 uur tot 07:00 uur) verboden op Brussel-Nationaal.....</i>	52
4.17.3	<i>Vliegtuigen overdag (van 07:00 uur tot 21:00 uur) verboden op Brussel-Nationaal</i>	53
4.17.4	<i>Vliegtuigen 's avonds (van 21:00 uur tot 23:00 uur) verboden op Brussel-Nationaal</i>	53
4.18	VLIEGTUIGTYPES.....	56
4.19	CARTOGRAFIE OF KADASTER VAN HET GELUID	59
4.20	VEILIGHEIDSSSTUDIE	59
4.21	CONDENS SPOREN OF CONTRAILS	60
4.22	FONDS VOOR DE BEPERKING VAN DE MILIEUOVERLAST IN DE OMGEVING VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL FBMOL.....	62
4.22.1	<i>Creatie</i>	62
4.22.2	<i>Financiering</i>	62
4.22.3	<i>Afschaffing.....</i>	63
4.22.4	<i>Parlementaire vragen.....</i>	64
5.	Luchtvaartsot van de Luchthaven	64
6.	Luchtvaartongevallen op Brussel-Nationaal	65
7.	Luchtvaartincidenten op Brussel-Nationaal.....	66
8.	Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de geluidshinder.....	67
8.1	ARREST BETREFFENDE DE BESTRIJDING TEGEN DE GELUIDSHINDER	67
8.2	BRUSSELSE GELUIDSNORMEN: DE FEITEN	68
9.	Kaarten en schema's van de overvlogen gemeenten	68
9.1	KAARTEN VAN HET PREFERENTIEEL BAANGEBRUIK.....	70
9.2	KAARTEN VAN HET ALTERNATIEF NIET PREFERENTIEEL BAANGEBRUIK.....	74
9.3	VLIEGVERKEER: ONZE VOORNAAMSTE OBSERVATIEPOSTEN	78
9.4	HUIDIG PRS SCHEMA – PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM.....	79
9.5	VLIEGVERKEER: ENKELE STATISTISCHE GEGEVENS	80
9.5.1	<i>Nachtvluchten.....</i>	80

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

9.5.2	<i>Evolutie jaarlijks aantal bewegingen.....</i>	82
9.5.3	<i>Evolutie jaarlijks aantal passagiers</i>	82
9.5.4	<i>Evolutie jaarlijkse tonnage vrachtovervoer.....</i>	83
9.5.5	<i>Jaarlijks globaal baangebruik van 1996 tot 2019</i>	84
9.5.6	<i>Jaarlijks baangebruik van 1995 tot 2019</i>	92
9.5.7	<i>Maandelijks verdeling van het baangebruik 2019</i>	98
9.6	MAANDELIJKE WINDROZEN IN 2019	102
9.7	VERDELING VAN SID OPSTIJGPROCEDURES VANAF BANEN 25R/L 2016 – 2019	103
9.8	VERDELING VAN HET LUCHTVERKEER PER ZONE RONDOM BRUSSEL-NATIONAAL IN 2018 ...	104
9.9	VERDELING VAN HET LUCHTVERKEER PER BAAN IN 2018	105
9.10	VERDELING VAN HET LUCHTVERKEER PER ZONE RONDOM BRUSSEL-NATIONAAL IN 2019 ...	106
9.11	VERDELING VAN HET LUCHTVERKEER PER BAAN IN 2019	107
9.12	AANTAL INWONERS EN BEVOLKINGSDICHTHEID.....	108
10.	Voor een duurzame en gebruiksvriendelijke luchthaven	111
10.1	5 CONCRETE VOORSTELLEN	111
10.2	5 VOORNAAMSTE EISEN.....	112

1. Wettelijke basis: stand van zaken van de overvluchten rond Brussel-Nationaal

Deze Stand van zaken 2020 vindt zijn oorsprong in het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Artikel 1: De opdrachten van de Ombudsdienst zijn, in functie van de ontvangen klachten, het verzamelen en verspreiden van informatie betreffende de banen en de veroorzaakte hinder door de vliegtuigen die op de Luchthaven van Brussel-Nationaal opereren en het behandelen van de klachten en suggesties van de buurtbewoners wat het gebruik van de Luchthaven Brussel-Nationaal betreft.

Artikel 2: De Ombudsdienst functioneert onafhankelijk.

Artikel 3: De Ombudsdienst voert zijn opdrachten in alle onafhankelijkheid uit.

Artikel 5: De opdrachten van de Ombudsdienst omvatten het verzamelen, registreren en analyseren van alle inlichtingen die relevant zijn om de oorzaken van de klachten van de buurtbewoners te behandelen en te bepalen. De directeur maakt een jaarverslag van de activiteiten over aan de minister die bevoegd is voor de luchtvaart.

Artikel 9: De Ombudsdienst houdt de documentatie over de geluidshinder en de trajecten van de vliegtuigen op de Luchthaven Brussel-Nationaal up-to-date.

Echter moest de **wet van 28 april 2010**, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 10 mei 2010, bladzijden 25.776 tot 25.780, de werking van de Ombudsdienst gedeeltelijk wijzigen:

Deze wet definieert de nieuwe bevoegdheden van de Ombudsdienst, maar de uitvoeringsbesluiten over de samenstelling van het personeel werden nooit genomen. Bovendien vertrouwt zij geschillen toe aan een Ombudsdienst in verband met passagiers, zelfs in regionale luchthavens.

Afdeling 1. – Ombudsdienst voor luchtvaartpassagiers en omwonenden van de Luchthaven Brussel-Nationaal

Onderafdeling 1. – Definities

Art. 2. In deze afdeling wordt de benaming "Ombudsdienst voor luchtvaartpassagiers en omwonenden van de Luchthaven Brussel-Nationaal" afgekort tot "Ombudsdienst".
In deze afdeling wordt bovendien verstaan onder :

- "passagier" : de persoon die aan boord gaat of voornemens is aan boord te gaan van een vlucht van een luchtvaartmaatschappij, of die van boord gaat of die op doorreis is met een vlucht van een luchtvaartmaatschappij;
- "luchtvaartmaatschappij" : een onderneming die overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 1008/2008, in het bezit is van een geldige exploitatievergunning of een equivalent daarvan, die een vlucht uitvoert of voornemens is een vlucht uit te voeren van of naar een in België gelegen luchthaven of openbaar vliegveld, in het raam van een met een passagier gesloten

overeenkomst of namens een andere natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst heeft gesloten met die passagier;

- "gebruiker" : een passagier die gebruik maakt van de infrastructuur van de Luchthaven Brussel-Nationaal;

- "exploitant" : exploitant van de luchthaveninfrastructuur van Brussel-Nationaal.

Onderafdeling 2. – Bevoegdheden

Art. 3. § 1. Er wordt een Ombudsdienst opgericht, die bevoegd is voor aangelegenheden betreffende :

- de dienstverlening van luchtvaartmaatschappijen;
- de dienstverlening van de exploitant;
- de inzameling en verspreiding van informatie met betrekking tot de vliegroutes die worden gevolgd en de hinder die wordt veroorzaakt door vliegtuigen die opstijgen van en landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Klachten over luchtveiligheid, luchtvaartbeveiliging en/of openbare veiligheid vallen niet onder de bevoegdheden van de Ombudsdienst.

§ 2. De Ombudsdienst heeft niet tot opdracht de activiteit van de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen te controleren, noch om zich gezag halve uit te spreken over de adequaatheid van hun gedrag met de rechtsnormen. Hij treedt niet op als overheid belast met de toepassing van de Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91.

De Ombudsdienst is belast met :

1° het onderzoeken van alle klachten van particulieren in hun hoedanigheid van passagier, omwonende of gebruiker, met uitzondering van klachten waarvoor een andere door of krachtens de wet aangestelde Ombudsman bevoegd is;

2° het bemiddelen in geschillen tussen, enerzijds, de luchtvaartmaatschappijen en hun passagiers en, anderzijds, de betrokken passagiers en gebruikers en de exploitant om tot een bevredigende schikking te komen;

3° het richten van een aanbeveling aan de luchtvaartmaatschappijen of de exploitant indien geen bevredigende schikking kan worden bereikt;

4° het voorlichten van de betrokken passagiers, omwonenden en andere gebruikers, die zich schriftelijk of mondeling tot hem richten, over hun rechten en belangen;

5° het verzamelen, analyseren, registreren en verspreiden, voor de omwonenden van de Luchthaven Brussel-Nationaal, van alle pertinente informatie over de gevolgde vliegroutes die gevolgd worden en de hinder die wordt veroorzaakt door de vliegtuigen die opstijgen van en landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal;

6° het uitbrengen van adviezen in het raam van zijn opdrachten, op verzoek van de minister bevoegd voor vervoer, of op eigen initiatief;

7° het bijhouden van documentatie met betrekking tot geluidsoverlast en met betrekking tot de vliegroutes van vliegtuigen die opstijgen van en landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Een kopie van de in het tweede lid, 3°, bedoelde aanbeveling wordt gestuurd aan de klager en aan de directeur-generaal luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer of zijn afgevaardigde.

Art. 4. *De indiening door een passagier of een gebruiker van een beroep met hetzelfde onderwerp bij een administratieve of gerechtelijke overheid is onverenigbaar met de voortzetting van de bemiddeling, die in dit geval eindigt. De Koning bepaalt de procedureregels van de klachtenbehandeling.*

De Ombudsdienst moet de behandeling voor een klacht weigeren :

1° wanneer de identiteit van de klager onbekend is; 1° wanneer die kennelijk ongegrond is, omdat ze hetzij uit de lucht gegrepen, hetzij uitsluitend kwetsend of eer rovend is;

2° wanneer deze in wezen dezelfde is als een eerder door de Ombudsdienst afgewezen klacht en ten opzichte van deze geen nieuwe elementen aanbrengt.

3° wanneer de klager kennelijk geen enkele stap heeft ondernomen bij de luchtvaartmaatschappij of bij de exploitant om te trachten eerst zelf genoegdoening te verkrijgen, behalve als het gaat om verzoeken betreffende de opdrachten waarmee de Ombudsdienst krachtens artikel 3, § 2, 5° en 7°, belast is.

De Ombudsdienst kan de behandeling van een klacht weigeren.

2° wanneer de klacht betrekking heeft op feiten die zich meer dan één jaar voor het indienen van de klacht hebben voorgedaan.

Art. 5. *De Ombudsdienst kan in het raam van een bij hem ingediende klacht ter plaatse inzage nemen of zich een afschrift doen overleggen van boeken, briefwisseling, notulen en, in het algemeen, alle documenten en geschriften van de betrokken luchtvaartmaatschappij of exploitant die rechtstreeks betrekking hebben op het voorwerp van de klacht, met uitzondering van de stukken die onder het briefgeheim vallen. Hij mag van de beheersorganen en het personeel van de betrokken luchtvaartmaatschappijen of de betrokken exploitant alle uitleg of informatie eisen en alle verificaties uitvoeren die nodig zijn voor het onderzoek.*

De aldus verkregen informatie wordt vertrouwelijk behandeld wanneer de verspreiding ervan de luchtvaartmaatschappij of de exploitant op algemeen vlak kan schaden.

Art. 6. *Binnen de grenzen van hun bevoegdheden ontvangen de Ombudsmannen instructies van geen enkele instantie. Zij vervullen hun opdrachten geheel onafhankelijk.*

Art. 7. *Als het verzoek om bemiddeling van een passagier of een gebruiker ontvankelijk wordt verklaard, wordt elke procedure tegen hem en met hetzelfde onderwerp geschorst door de luchtvaartmaatschappij of de exploitant die ze heeft ingesteld. De schorsing loopt vanaf de inschakeling van de Ombudsman tot het einde van zijn opdracht, zonder dat deze termijn vier maanden mag overschrijden.*

De bemiddeling schorst de door de overheidsinstantie of andere derden ingestelde procedures tegen de exploitant of de luchtvaartmaatschappij niet.

Art. 8. § 1. *De Ombudsdienst stelt jaarlijks een verslag op betreffende zijn activiteiten. Het verslag bespreekt in het bijzonder de verschillende klachten of soorten van klachten en het eraan gegeven gevolg, zonder evenwel de identiteit van de klager rechtstreeks of onrechtstreeks vrij te geven.*

§ 2. Het verslag van de Ombudsdienst wordt toegestuurd aan de Dienst Regulering van het spoorwegvervoer en van de exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, alsook aan de minister bevoegd voor vervoer.

§ 3. De Ombudsdienst stuurt het verslag naar de Wetgevende Kamers en stelt het ter beschikking van het publiek.



Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

4

2. Actueel baangebruik op de Luchthaven Brussel-Nationaal

2.1 PRS (PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM)

Om het beste operationele vermogen te garanderen van de Luchthaven Brussel-Nationaal en 74 gecoördineerde vliegbewegingen per uur te kunnen waarborgen, maken wij gebruik van banen 25R/L tijdens de week (PRS), 19-25R/L tijdens sommige nachten en deels in het weekend. De huidige versie is van kracht sinds 2 februari 2009. Het P.R.S. is dus de regel, het enkel of gedeeltelijk gebruik van banen 01-07R-07L of 19 is een uitzondering.

- Weekdagen

Van maandag 06:00 uur tot donderdag 22:59 uur

OVERDAG: 25R/25L (CIV-HELEN-DENUT-NICKY)

Van maandag 23:00 uur tot vrijdag 05:59 uur

NACHT : 25L/25R en 19 (LNO-SPI-ROUSY-SOPOK-PITES - 200 MTOW)

- Vrijdag

Van vrijdag 06:00 uur tot vrijdag 22:59 uur

OVERDAG: 25R/25L (CIV-HELEN-DENUT-NICKY)

Van vrijdag 23:00 uur tot zaterdag 05:59 uur

NACHT: 25R opstijgingen, maar rustige nacht zonder slot voor opstijgingen tussen 01:00 uur en 05:59 uur

- Zaterdag

Van zaterdag 06:00 uur tot zaterdag 16:00 uur

OVERDAG: 25R/25L

Van zaterdag 16:00 uur tot zaterdag 22:59 uur

OVERDAG: 25R/25L (CIV-HELEN-DENUT-NICKY) en (LNO-SPO-ROUSY-SOPOK-PITES – 200 MTOW)

Van zaterdag 23:00 uur tot zondag 05:59 uur

NACHT: 25L opstijgingen, maar rustige nacht zonder slot voor opstijgingen tussen 00:00 uur en 05:59 uur

- Zondag

Van zondag 06:00 uur tot zondag 16:00 uur

OVERDAG: 25R/25L (CIV-HELEN-DENUT-NICKY) en (LNO-SPO-ROUSY-SOPOK-PITES – 200 MTOW)

Van zondag 16:00 uur tot zondag 22:59 uur

OVERDAG: 25R/25L

Van zondag 23:00 uur tot maandag 05:59 uur

NACHT: 19 opstijgingen, maar rustige nacht zonder slot voor opstijgingen tussen 00:00 uur en 05:59 uur

QC grenswaarden voor een procedure 's nachts:

CIV = Kanaal CIV D : < 4.0

CIV = Ring CIV C : > 4.1 en < 8.0

Tonnagelimiet voor een baan :

MTOW van max. 200 ton bij het opstijgen vanaf baan 19 enkel bij een gecombineerd baangebruik met baan 25R.

Windnormen :

Maximumwaarde van **7 knopen rugwind** op banen 19 en 25R/L voor toepassing van het preferentieel baangebruik PRS.

QC limieten:

Max. 8.0 = 's nachts tussen 23:00 uur en 05:59 uur

Max. 12.0 = 's morgens tussen 06:00 uur en 06:59 uur

Max. 48.0 = overdag tussen 07:00 uur en 20:59 uur

Max. 24.0 = 's avonds tussen 21:00 uur en 22:59 uur

2.2 WINDCOMPONENTEN

De windnormen die het baangebruik bepalen en gepubliceerd zijn in de A.I.P.'s zijn van kracht sinds 6 februari 2014:

AIP – EBBR – AD.2.20/4.2.1 Wind Criteria

06.02.2014 : 7 knopen rugwind op de preferentiële banen

RWY in use	RWY 25L/R		RWY 19 (TKOF only)	
Tailwind MAX	7kt		7kt	
Crosswind MAX	20 kt		20 kt	
RWY in use	RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOF and ARR)	
Tailwind MAX	0 kt - 3 kt (incl)	0 kt - 3 kt (incl)	0 kt - 3 kt (incl)	
Crosswind MAX	20 kt	20 kt	20 kt	

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances:

- ➔ When the crosswind component exceeds 20 kt (gusts included).
- ➔ When the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included).
- ➔ When the runways are contaminated or when braking action is less than good.
- ➔ When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.
- ➔ When pilots report excessive wind at higher altitudes resulting in go-arounds.
- ➔ When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect approaching, arriving or departing traffic.
- ➔ When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.
- ➔ For landing, when the ceiling is lower than 1 500 m (500 ft) or the VIS is less than 190 m.
- ➔ For departure, when the VIS is less than 1 900 m.

2.3 OPERATIONEEL UURCAPACITEIT

Op Brussel-Nationaal nemen gegarandeerd 74 gecoördineerde bewegingen plaats per uur:

- **Artikel 24** van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de Luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C. : « de titularis van de licentie garandeert de verklaarde capaciteit van de banen tot vierenzeventig gecoördineerde bewegingen per uur en kan tot vierentachtig bewegingen per uur worden verhoogd »
- **Artikel 24 § 1^{er}** van het koninklijk besluit van 25 april 2014 houdende goedkeuring van het derde geconcludeerd beheerscontract tussen de Belgische Staat en BELGOCONTROL :
« BELGOCONTROL garandeert de verklaarde capaciteit van de banen op de Luchthaven Brussel-Nationaal, als volledig gecoördineerde luchthaven, tot 74 bewegingen per uur »

Configuratie van de banen EBBR	Maximaal aangegeven uurcapaciteit
25L/25R	74
07R/07L	67
01/07R	54
01 single	41
19 single	40
25R single	40
25R/19	40
07R single TOFF	35
25L single TOFF	35
07L single TOFF	32

Bron: BELGOCONTROL, operationeel capaciteit rapport 2014

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

7

3. Historiek

3.1 OVERVLUCHTEN VAN BRUSSEL

- **25 oktober 1918:** eerste vlucht in België
- **25 juni 1909:** eerste vlucht boven het Brusselse grondgebied door een zeppelin , boven de gemeenten Oudergem en Watermaal-Bosvoorde
- **10 juli 1910:** eerste vlucht boven het Brusselse grondgebied door een vliegtuig rond het Jubelpark

3.2 SITES VAN DE LUCHTHAVEN VAN BRUSSEL

Inleidende opmerking:

Terwijl de windkracht in Brussel meestal uit het westen komt, ook Gulfstream genoemd, worden de luchthavens meestal geplaatst in het oosten van Brussel, waardoor de opstijgingen vanuit Brussel tegen de wind in vliegen.

De belangrijkste stappen voor de vestiging van de luchthaven rond Brussel:

- **23 juli 1910 tot 4 augustus 1910:** meeting van de luchthaven in Stokkel, in het kader van de wereldtentoonstelling van 1910 die doorging op het veld van Solbosch
- **1910 tot 1914:** gebruik van een vliegveld in Stokkel, toekomstige hippodroom van Stokkel
- **4 augustus 1914:** invasie van België door de Duitse troepen die op zoek gingen naar een veld om te kunnen ombouwen tot een hangaar voor zeppelin, ze gooien hun wapens op het veld gelegen op de gemeenten van Evere en Haren, deze site wordt daarna gebruikt als 1^{ste} vliegveld van Brussel
- **19 januari 1919:** regelmatige postdiensten tussen Brussel en Parijs vanuit het vliegveld sis in Sint-Agatha-Berchem
- **12 februari 1919:** eerste commerciële verbinding Parijs-Brussel vanuit het vliegveld van Evere-Haren
- **1^{ste} maart 1919:** oprichting van de 1^{ste} Belgische vliegtuigmaatschappij: SNETA
- **22 maart 1919:** opening van de eerste regelmatige luchtvaartlijn met passagiers tussen Brussel en Londen ; het militaire gedeelte van de landingsbaan was voornamelijk gevestigd op het territorium van de gemeente Evere, terwijl het burgerlijke gedeelte gevestigd was op het territorium van Haren.
- **23 mei 1923:** transformatie van SNETA naar SABENA
- **29 september 1929:** indienststelling van de nieuwe luchthaventerminal te Haren met een betonnen platform
- **10 mei 1940:** de Duitse troepen vallen België binnen en nemen bezit van het vliegveld van Haren met als doel Londen te bombarderen
- **1943:** De Luftwaffe beschikt over 3 betonnen banen op het Fliegerhorst Melsbroek, niet ver van de luchthaven die gereserveerd is voor het Belgisch leger te Steenokkerzeel
- **20 november 1946:** oprichting van de Regie der Luchtwege (R.L.W.)
- **20 juli 1948:** opening van de burgerlijke luchthaven te Melsbroek
- **1 augustus 1953:** opening van de Helihaven te Brussel met eerste commerciële helikoptervlucht Sikorsky S-55 van SABENA

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

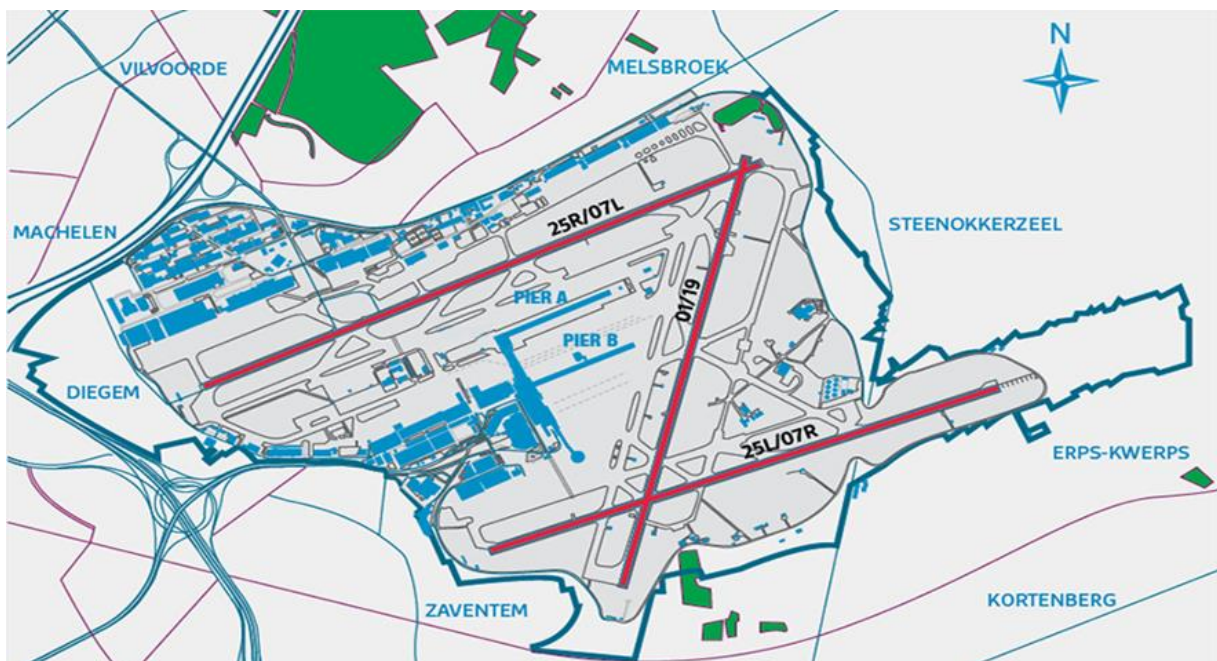
8

- **15 mei 1955:** opening van de spoorwegverbinding tussen het station van Brussel-Centraal en Melsbroek
- **30 mei 1958:** opening van de nieuwe Luchthaven Brussel-Nationaal te Zaventem
- **1 april 1967:** einde van de Europese helikopterverbindingen SABENA
- **2 juli 1970:** eerste landing van een zwaar vliegtuig
- **25 juni 1973:** indienststelling van de satellietterminal
- **12 december 1994:** opening van de nieuwe terminal voor passagiers
- **16 mei 2002:** opening van de nieuwe route Pier A voor de Schengen vluchten
- **24 maart 2015:** opening van de connector

3.3 DE 4 BANEN VAN BRUSSEL-NATIONAAL

Het schema van de 3 actuele banen:

- **Baan 25 R - Rechts** (georiënteerd 244° in de richting van Brussel) of in tegenovergestelde richting, **07 L – Links** (georiënteerd naar 064° richting Leuven) ; 3.638 meter lang, het is de baan die parallel loopt met de Haachtsesteenweg die gebruikt wordt in de richting Oost naar West (25 R) voor de opstijgingen en de landingen, en in de richting Oost naar West (07 L) enkel voor bepaalde opstijgingen van zwaardere vliegtuigen of het baken van Nicky. Ze vormt de bovenste staaf van de « Z ».



Huidig banenstelsel van de Luchthaven Brussel-Nationaal

- **Baan 25 L – Links** (georiënteerd naar 249° in de richting van Brussel) of in tegengestelde richting, **07 R - Rechts**, (georiënteerd naar 069° richting Leuven) die parallel loopt met de eerste baan ; maar is er +/- 2 kilometer van verwijderd, is 3.211 meter, loopt van Kortenberg naar Zaventem-Centrum en loopt over de Waterloosesteenweg. Ze wordt gebruikt voor de landingen van het oosten naar het westen (25 L), voor de vliegtuigen komende van Leuven en

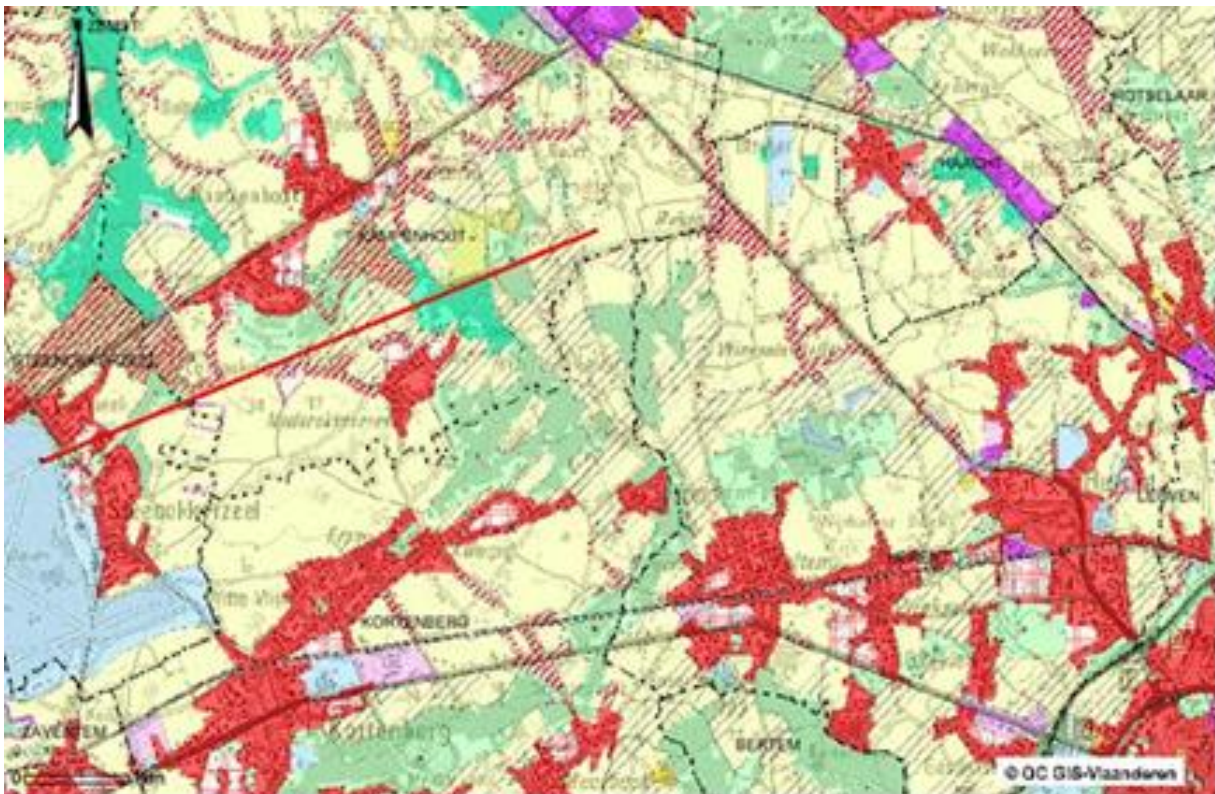
Erps-Kwerps of soms voor de opstijgingen richting Zaventem ; maar ook voor alle opstijgingen van West naar Oost (07 R). Ze vormt de onderste staaf van de « Z ».

- **Baan 01** (georiënteerd naar 014° van het zuiden naar het noorden) of in tegengestelde richting, **baan 19** (georiënteerd naar 193° richting noord-zuid), is 2.984 meter kort en hellend, en is de diagonale staaf van de « Z », die vertrekt van Melsbroek richting Sterrebeek. Ze wordt gebruikt voor alle landingen en opstijgingen richting zuid-noord (01), vaak bij een sterke wind uit het noorden of noordoosten ; ze wordt gebruikt voor de opstijgingen in de richting noord-zuid (19) richting Sterrebeek en Wezembeek-Oppem.

3.3.1 25R/07L

De eerste baan 07/25 werd opgebouwd te Melsbroek in 1940 door de Duitse inzittende op een lengte van 2.000 meter, deze baan werd gerenoveerd in juni 1956 en nog gebruikt voor luchtvaart tot in 1959, werd uiteindelijk vernietigd in 1970.

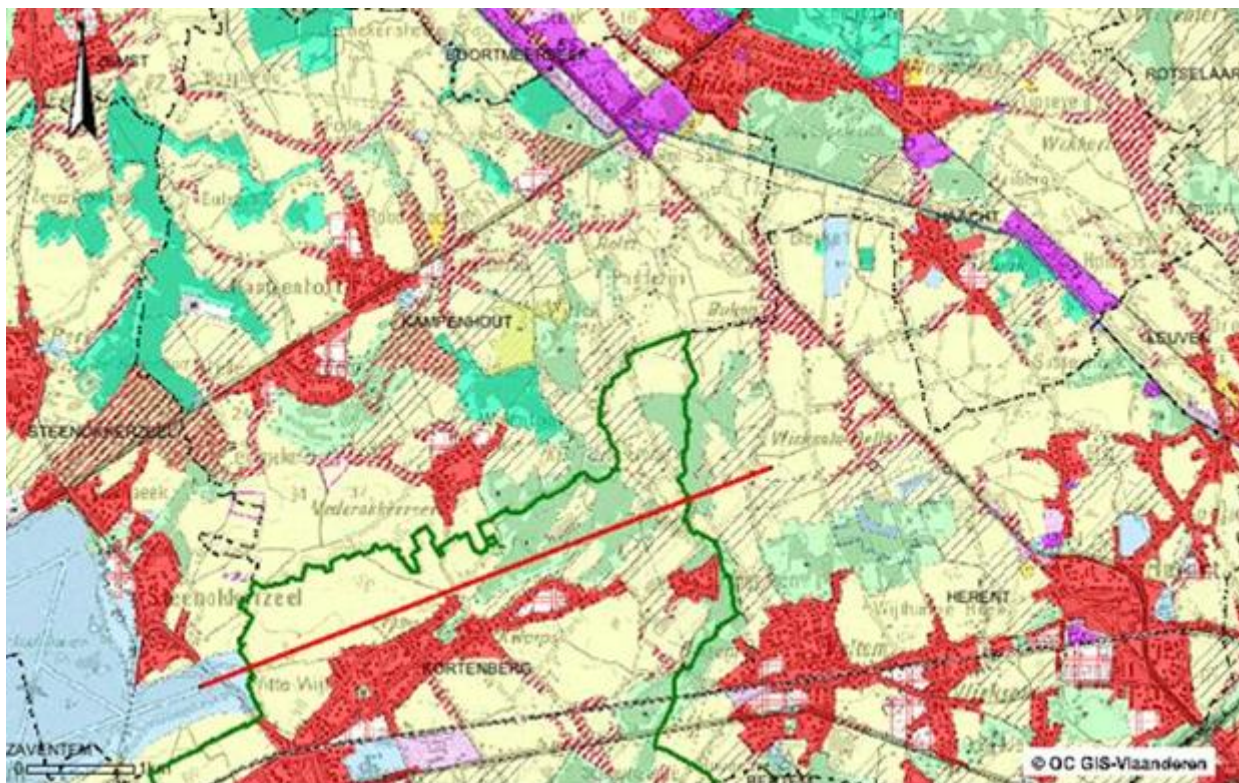
Een nieuwe baan 08L/26R werd in dienst gesteld op 16 maart 1960 met een lengte van 3.638 meter en een breedte van 45 meter, hernoemd naar 07L/25R op 7 januari 1974 ten gevolge van magnetische declinatie, is deze baan momenteel gelegen op 065°.



Non aedificandi zone rondom baan 25R/07L (Kortenbergh)

3.3.2 25L/07R

De complete nieuwe baan 08R/26L werd in werking gesteld op 1 juni 1959 met een lengte van 2.292 meter, werd hierna in maart 1970 uitgebreid tot een lengte van 3.211 meter en een breedte van 45 meter. Hernoemd naar baan 07R/25L in 1974 ten gevolge van magnetische declinatie, is deze baan momenteel gelegen op 069°.

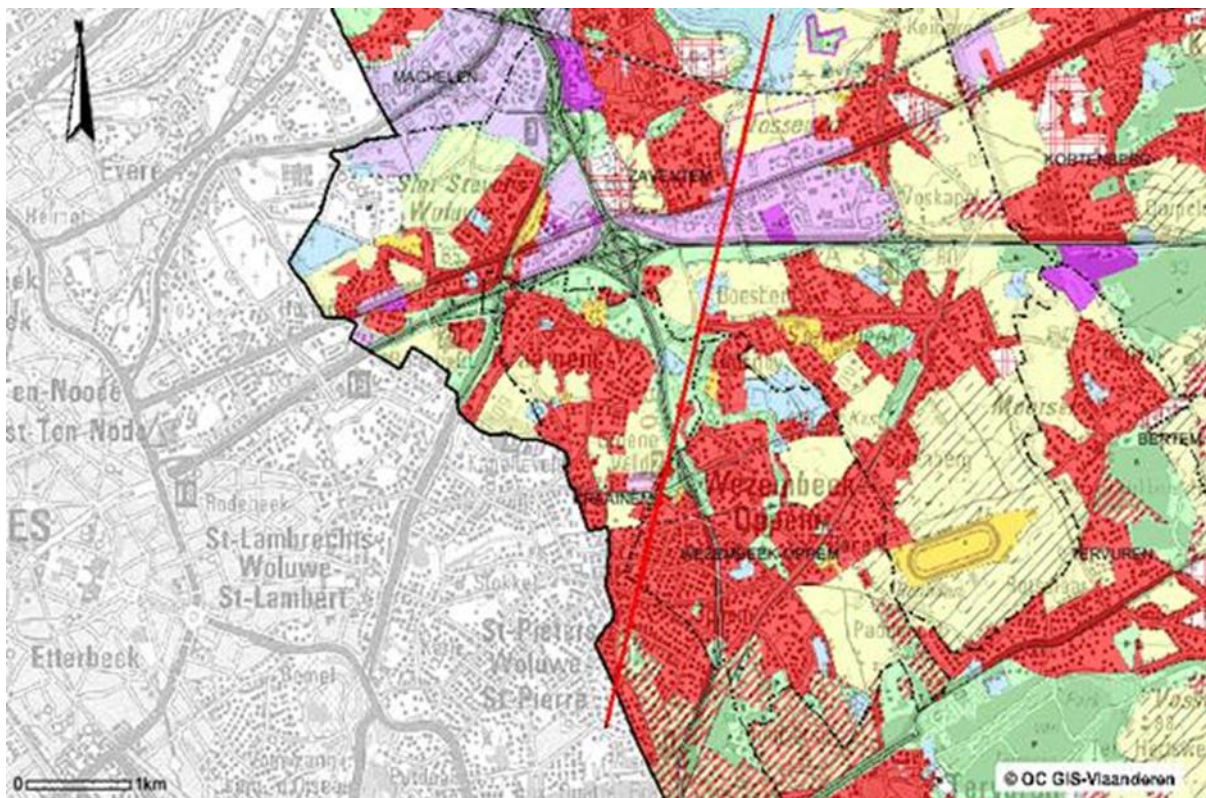


Non aedificandi zone rondom baan 25L/07R

3.3.3 01/19

De 1.510 meter lange, diagonale, noord-zuidelijke baan 02/20 werd gebouwd in Melsbroek in 1940 door de Duitse inzittende, deze baan werd hierna uitgebreid tussen maart 1947 en mei 1948. Tussen 10 december en 20 mei 1958 werd deze uitgebreid naar het zuiden met als gevolg de verplaatsing van de spoorweg Brussel-Leuven.

De uitbreiding van deze baan 02/20 werd gefinancierd door de NAVO, tijdens het hoogtepunt van de koude oorlog. Dit zou verklaren waarom de baan werd vernietigd, wellicht door sabotage bij een gewapend conflict, en door de aanwezigheid van holten gelegen onder de baan die eventuele explosieven konden bevatten.

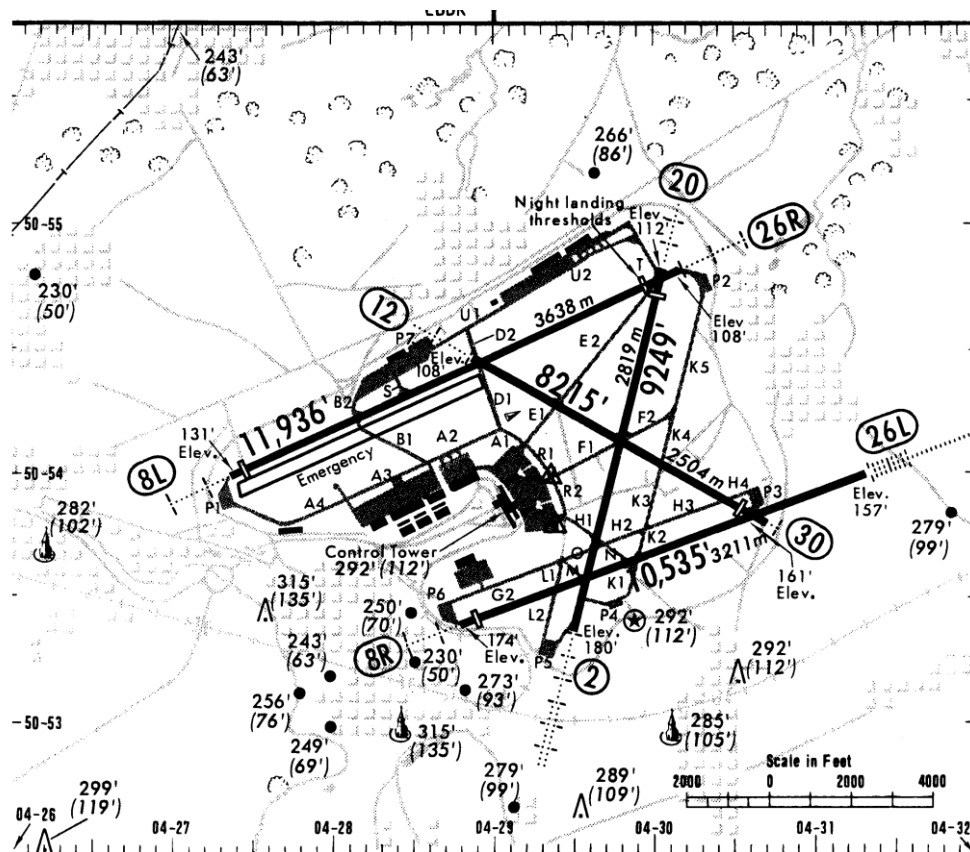


*Non aedificandi zone rondom het scharnierpunt van het einde van de baan 01
(Kraainem, Wezembeek-Oppeem, Sint-Pieters-Woluwe)*

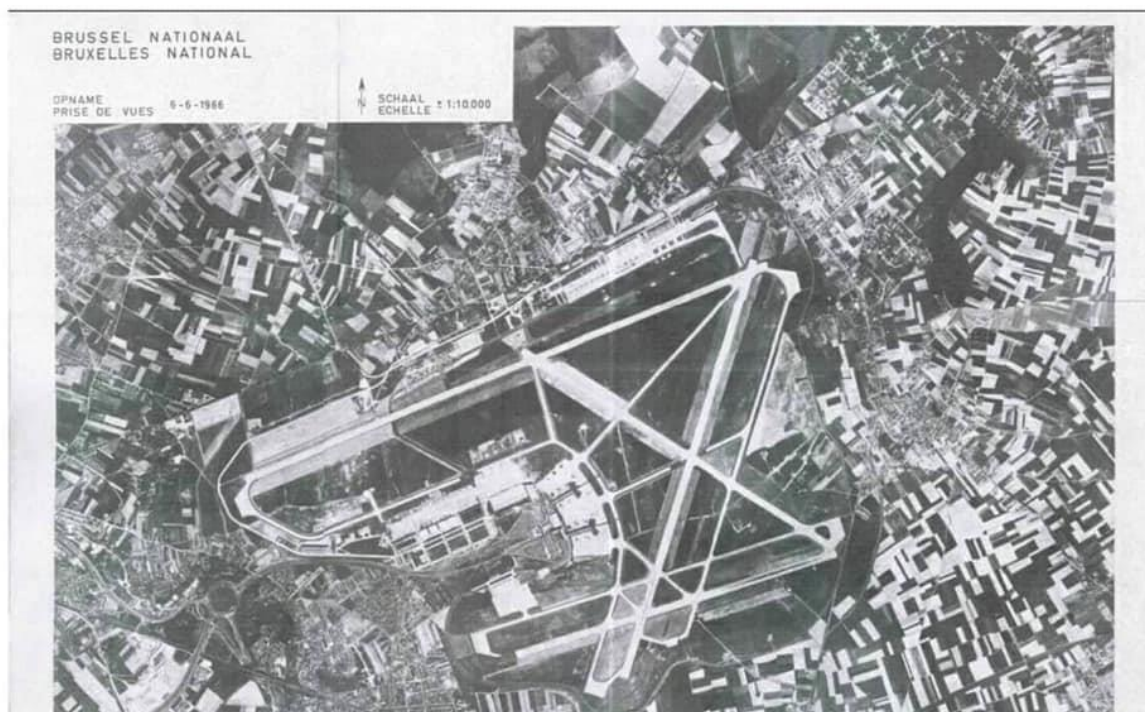
Baan 02/20 werd hernoemd naar 01/19 op 19 september 2013 wegens magnetische declinatie en is momenteel gelegen op 014° naar het noorden en 194° naar het zuiden. Deze baan 01/19 heeft een lengte van 2.987 meter en een breedte van 50 meter. Deze baan heeft een verschil in hoogte van 23,485 meter tussen zijn extreme noordkant op 107 voet en zijn extreem zuidkant op 184 voet.

3.3.4 12/30 (vernietigde baan)

De eerste oost-westelijke baan 12/30 werd opgebouwd te Melsbroek in 1940 door de Duitse inzittende en had een lengte van 1.520 meter, werd hersteld in 1952 en in 1956 gedeeltelijk verkleind met vervolgens de opbouw van de nieuwe passagiersterminal. Een nieuwe baan 12/30, meer in het oosten gelegen, werd opgebouwd tussen 13 september 1960 en 8 december 1961; deze had een lengte van 2.392 meter ; haar ligging richting het noordwesten hield alle burgerlijke luchtvaartactiviteiten tegen op het vliegveld te Grimbergen en zorgde voor conflicten met militaire oefenvluchten. De nieuwe terminals werden deels gebouwd op de plaats van deze baan waarvan nog enkel een verkorte vorm bestond die gebruikt werd voor grondbewegingen (Taxiways) C1, Y en F3.



Banenstelsel van de Luchthaven Brussel-Nationaal in 1960-1961



Luchtfoto van de vernietigde baan 12/30

4. Vluchtprocedures Brussel-Nationaal

De vliegtuigen verplaatsen zich steeds in het luchtruim ten opzichte van een luchtvaartkundig baken° of een navigatiepunt* aan de grond in functie van de eindbestemming:

• CIV°	=	Chièvres, zuidelijke bestemming (Frankrijk, Spanje, Portugal, Afrika)
• KOKSY*	=	Koksijde, westelijke bestemming (Engeland)
• DENUT*	=	Bassevelde-Eeklo, westelijke bestemming (Engeland + 240 voet)
• HELEN*	=	Axel-Zelzate, noordelijke bestemming (Nederland, Engeland)
• ELSIK*	=	Kleine-Brogel, noordelijke bestemming (weinig gebruikt)
• NICKY°	=	Sint-Niklaas, noordelijke bestemming (Scandinavië)
• LNO°	=	Olno, oostelijke bestemming (Noord-Duitsland)
• SPI°	=	Sprimont, oostelijke bestemming (Noord-Duitsland)
• SOPOK*	=	Lierneux-Diekirch (L), oostelijke bestemming (Boven Frankfurt)
• PITES*	=	Wasserbillig (L), oostelijke bestemming (zuiden van Karlsruhe)
• ROUSY*	=	Bettembourg (L), zuidoostelijke bestemming (Frankrijk)
• RITAX*	=	Bertogne
• GILOM*	=	Bevekom
• REMBA*	=	Autre-Eglise
• NIVOR*	=	Woutersbrakel
• RUDIX*	=	Ohey-Andenne
• COSTA°	=	Knokke-Het-Zoute
• FLORA°	=	Geetbets, bestemming bakens via het oosten
• AFI°	=	Affligem, bestemming bakens via het westen
• ANT°	=	Antwerpen, bestemming bakens via het noorden
• BUB°	=	Brussel, baken gelegen aan het einde van baan 07R
• BUN°	=	Heist-op-den-Berg, bestemming bakens via het noorden
• DIK°	=	Diekirch, vertrek bakens richting Duitsland
• GSY°	=	Gosselies, bestemming bakens via het zuiden (01-07R/L)
• HUL°	=	Huldenberg, vertrek bakens via het zuiden en zuidoosten

De externe temperatuur, de luchtdruk en de wind oefenen een invloed uit op de vlucht van vliegtuigen: dit verklaart waarom de vliegcorridors breed zijn en de overvluchten hetzij links, hetzij rechts van een waarnemingspunt plaatsvinden. De vliegtuigen vliegen niet altijd over hetzelfde punt.

De luchtvaartprocedures die vliegtuigen moeten volgen, wordt uitvoerig beschreven in de Aeronautical Information Publication (A.I.P.) via volgende typologie :

Bijvoorbeeld: CIV 4 C = 4de versie van de vlucht richting Chièvres vanuit baan 25

Cijfer= nummering van de versie van die vlucht

Laatste letter= gebruikte baan

- **Landingsprocedure**

A baan 19 & 25

B baan 01 & 07

- **Opstijgingsprocedure**

C baan 25 Right (enkel overdag voor LNO, SPI, PITES, ROUSY en RITAX, vliegtuigen met 1-2 of 3 reactoren bocht 700/1.700 voet)

D baan 25 Right (enkel overdag, vliegtuigen met 4 reactoren bocht 4.000 voet + dag en nacht (max. QC 4.0) voor de kanaalprocedure)

E baan 25 Left enkel, overlay RNAV van procedure Q

F baan 01

G baan 25R, overlay RNAV van procedure C

H baan 07 Left enkel, procedure Rechtdoor

J baan 07 Right enkel, procedure Rechtdoor

K baan 25 Right, overlay RNAV van procedure D

L baan 19 (bocht HELEN, DENUT en NICKY op 1.700 voet naar rechts en bocht CIV, SPI, LNO, SOPOK, ROUSY en PITES op 700 voet met bocht naar links)

M baan 25 Right, overlay RNAV van procedure Z

N baan 19 (bocht HELEN, DENUT en NICKY op 700 voet met bocht naar rechts exclusief als baan 19 ook gebruikt wordt bij landingen Single RWY)

P baan 07 Left enkel, speciale procedure CIV bocht links 1700 voet

Q baan 25 Left enkel

T baan 07 Left enkel, overlay RNAV van procedure H

U baan 07 Right enkel, speciale procedure CIV bocht links 1700 voet

V baan 07 Right enkel, overlay RNAV van procedure J

W baan 07 Left enkel, procedure Leuven West (onderbroken via NOTAM sinds 2015)

Y baan 07 Right enkel, procedure Leuven West (onderbroken via NOTAM sinds 2015)

Z baan 25 Right (omleidingsroute via de Ring tijdens de nacht)

4.1 DE NADERINGS-EN LANDINGSPROCEDURES

De **naderingsprocedure** van een vliegtuig bepaalt de trajecten en de hoogte die we moeten naleven om te kunnen landen. Deze kan visueel plaatsvinden of aan de hand van apparatuur. De piloot is verplicht om de procedures te respecteren van de naderingskaart die gegeven wordt door de autoriteiten van het land.

4.1.1 Zichtnaderingsprocedures

In dit geval heeft de piloot de landingsbaan in het zicht. Hij verzekert dat hij zicht kan houden op de landingsbaan en dit tot het einde van het traject, hij verlaat het gepubliceerde traject om te kunnen landen aan de hand van de instrumenten. Hij beheert zijn traject en zijn hoogte op basis van zijn kennis. Om voor een goed naderingsplan te zorgen, dat gericht is op de as van de baan, kan de piloot gebruik maken van een visueel lichtstelsel genaamd **PAPI**.

4.1.2 Instrumentennadering

De naderingsprocedure van een vliegtuig onder de regeling van instrumentvliegen bepaalt de vliegroutes en vlieghoogtes die door het toestel moeten gevolgd worden voor het landen. Zij is het vervolg van de aankomstprocedures (STAR).

4.1.3 De landingsmiddelen IFR-procedure

Publieke transportvliegtuigen zijn voorzien van een navigatie-instrumenten systeem en moeten zich houden aan de IFR-voorschriften (*Instrument Flight Rules*, vliegvoorschriften aan de hand van instrumenten). De piloot kan navigeren, ongeacht bakens op de grond, door gebruik te maken van instrumenten aan boord : kunstmatige horizon, traagheidsnavigatie, diverse apparatuur van radionavigatie, monitoren met vlucht parameters, ...

Bij het naderen, moet de piloot de trajecten en de hoogte die bepaald worden in de IFR respecteren. Hij wordt in handen genomen door de luchtverkeersleider die hem een correcte afstand garanderen van zijn vliegtuig tegenover de andere vliegtuigen.

De **IFR-procedure** wordt bepaald op basis van de actieve radio-installaties op het vliegveld. Deze zorgen ervoor dat de piloot precies kan naderen volgens de beleidslijnen van de actieve radiobakens. Het vliegtuig kan hierdoor landen zonder enig zicht te hebben op de grond en/of de eventuele hindernissen.

Schematisch, bevat een IFR-procedure 3 fases:

1°) dalingstraject richting een radionavigatie (radiokompas, alzijdig gerichte radiobakens die de afstand berekenen tussen een baken en het vliegtuig)

2°) mogelijke afwachting op de bakens (als meerdere vliegtuigen moeten afwachten worden deze op verschillende vlieghoogtes geplaatst)

3°) het vliegtuig verlaat het baken en richt zich op de landingsbaan.

Het **VOR** (*VHF Omnidirectional Range*) is een zendstation voor nauwkeurige radionavigatie die gebruikt wordt bij vliegnavigatie en werkt op basis van VHF-frequentie (of UHF voor de militairen).

Een VOR ontvanger zorgt voor het bepalen van magnetische afmetingen ten opzichte van een grondstation (radiobaken VOR waarvan de ligging gekend is), en dus de radiaal waarop de ontvanger (het vliegtuig) gelegen is. Met gevolg dat het eender welke weg kan gebruiken via het station

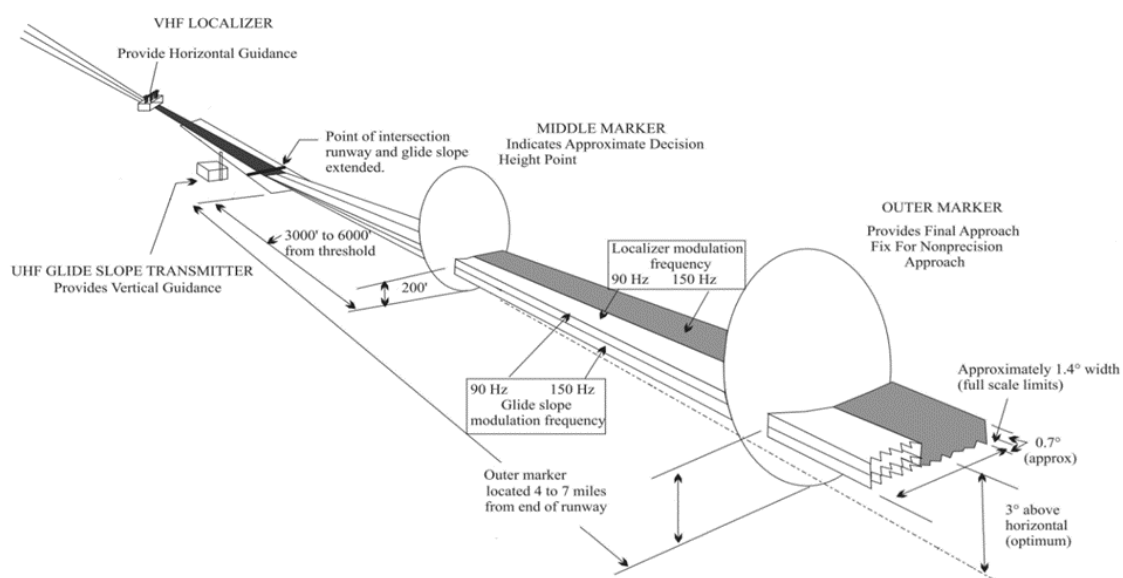
(toenadering of afgelegen), of door gebruik te maken van twee VOR bakens om de positie van het vliegtuig vast te stellen (kruising van radiaal) of een DME (kruising van een baken en van een DME-boog).

Op Brussel-Nationaal zijn de gepubliceerde landingsprocedures voor banen 07L en 07R enkel voorzien van VOR landingen ten opzichte van het BUB-baken te Steenokkerzeel.

4.1.4 Het I.L.S. (Instrument Landing System)

Op banen 01/19, 25R en 25L van Brussel-Nationaal wordt de finale toenadering van een landingsbaan uitgevoerd aan de hand van het I.L.S. Zijn werkingsprincipe is gebaseerd op het radioprogramma, beheerd door twee stations aan land (waaronder één voor het plan van de landing en één voor de as van de baan), en maakt het de ontvanger mogelijk met deze signalen, de afstand van het vliegtuig te bepalen t.o.v. de ideale koerslijn bij de finale nadering.

Het I.L.S. is een betrouwbaar systeem maar met beperkte werkingen. Dit hangt af van de gevoeligheid van signalen van radiostoring en signaalreflecties door nabijgelegen gebouwen of door vliegtuigen in de buurt van zenders. Het is tevens noodzakelijk om een belangrijke afstand (min. 8 duizend nautisch) te hebben tussen de apparaten bij naderingen. Het systeem bepaalt enkel één rechtlijnig naderings-traject waarbij het geleidingssysteem relatief krap is.



Landingsprocedure aan de hand van het I.L.S.

I.L.S. -categorieën

- **Categorie I (CAT I)**: Een precisie-instrumentennadering en -instrumentenlanding met een decision height (beslissingshoogte boven de grond waarvan de piloot aanneemt dat hij over voldoende visuele referenties beschikt om te kunnen landen) niet lager dan 61 m (200 ft) boven de landingsmatverlichtingszone en met een visibiliteit van minstens 800 m (2625 ft) of zichtbare baanlengte hoger dan 550 m (1804 ft).
- **Categorie II (CAT II)**: Een precisie-instrumentennadering en -instrumentenlanding met een decision height (beslissingshoogte boven de grond) lager dan 61 m (200 ft) boven de landingsmatverlichtingszone maar hoger dan 30 m (100 ft) en met zichtbare baanlengte van minstens 300 m (984 ft) voor de luchtvaartuigen van categorieën A, B, C en niet minder dan 350 m (1.148 ft) voor de luchtvaartuigen van categorie D.

- **Categorie III (CAT III):**

Categorie III A – Een precieze instrumentennadering en -landing met een decision height (beslissingshoogte boven de grond) niet lager dan 30 m (100 ft) en met een zichtafstand op de landingsbaan niet minder dan 200 m (656 ft).

Categorie III B – Een precieze instrumentennadering en -landing met een decision height (beslissingshoogte boven de grond) niet lager dan 15 m (50 ft) en met een zichtafstand op de landingsbaan niet minder dan 200 m (656 ft), of gelijk aan 75 m (246 ft).

Categorie III C – Een precieze instrumentennadering zonder de grens van de (minimale) zichtafstand op de landingsbaan. Categorie III C moet bestuurd worden door een automatische piloot en een controle van de baan moet operationeel zijn (koppeling automatische piloot met oriëntatie op de voorste wielen).

ICAO Approach Classification

Domain	Document	Relationship					
Approach Operations	Annex 6	Classification (based minima)	Type A		Type B		
			(250' or higher)		CAT I (less than 250' & 200' or higher)	CAT II (less than 200' & 100' or higher)	CAT III (less than 100')
		Method	2D		3D		
		Minima	MDA/H		DA/H*		
Approach Runways	Annex 14	M(DA/H)>= VMC	Non Instrument RWY				
		M(DA/H)>= 250' Visibility>= 1000m	Non Precision Approach RWY,				
		DA/H>=200' RVR>=550m	Precision Approach RWY, Category I				
		DA/H>=100' RVR>=300m	Precision Approach RWY, Category II				
		DA/H>=0' RVR>=0m	Precision Approach RWY, Category III (A,B & C)				
System Performance Procedures	Annex 10 PANS-OPS Vol. III	NPA	NDB, Lctr,LOC,VOR, Azimuth, GNSS				
		APV		GNSS/Baro/SBAS			
		PA		ILS,MLS,SBAS Cat I, GBAS			

*NPA procedures require a derived DA/H

Op Brussel-Nationaal gelden voor het I.L.S de volgende categorieën:

- Baan 01: CAT I
- Baan 19: CAT I
- Baan 25R: CAT III
- Baan 25L: CAT III
- Baan 07L en 07R: Geen I.L.S., enkel VOR visuele nadering

4.1.5 Landingen met weinig visibiliteit

De ICAO heeft meerdere mogelijkheden om te landen volgens de apparatuur aan boord en op de grond:

Naderingscategorieën I.L.S.

Categorie I	meer dan 200 voet	550 m of 1800 voet
Categorie II	minder dan 200 voet	350 m of 1200 voet
Categorie IIIa	minder dan 100 voet	200 m of 700 voet
Categorie IIIb	minder dan 50 voet	50 m of 150 voet
Categorie IIIc	geen	geen visibiliteit

4.1.6 Prestatiegebaseerde navigatie, het concept PBN

De navigatie gefundeerd op prestaties (PBN – Performance Based Navigation) wordt gedefinieerd als een soort navigatie voor de luchtvaart op de grond (RNAV) die het voorwerp maakt van prestatie-eisen van de navigatie, voorgeschreven in de specificiteiten van de navigatie.

Een specificiteit van de navigatie wordt gedefinieerd als een verzameling van voorwaarden dat een vliegtuig en zijn boordpersoneel moeten invullen om een PBN-vlucht te mogen uitvoeren in een bepaalde vliegzone.

Er bestaan twee specifieke types van navigatie:

- **Specificatie RNAV:** specificatie van de navigatie die geen verplichting bevat van beveiliging en alarm aan boord
- **Specificatie RNP:** specificatie van de navigatie die verplichtingen bevat van beveiliging en alarm aan boord

Gebiedsnavigatie

Gebiedsnavigatie (RNAV) is een techniek die het mogelijk maakt om elk willekeurig punt op aarde te gebruiken als routepunt (*waypoint* in het Engels) in plaats van te navigeren tussen de grondstations (conventionele methode), dit zorgt voor een vlotter verkeer en een optimalisering van de banen. Dit systeem werd ontwikkeld in de Verenigde Staten in 1960 en de eerste routes werden gepubliceerd in 1970. Het werd populair door de ontwikkeling van de satellietnavigatiesystemen.

In overeenstemming met de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/048 van de Commissie van 18 juli 2018 waarbij de voorwaarden van het gebruik van het luchtruim en zijn operationele procedures worden vastgesteld en de prestatie gebaseerde navigatie, aankomstprocedures (STAR), of de opstijgingsprocedures (SID) moeten overeenkomen met de eisen van de specificatie RNAV 1 van 25 januari 2024.

Punten

Deze punten worden gedefinieerd door grondstations (zoals VOR of DME), referenties die afkomstig zijn van een systeem die plaatsen bepaalt via satelliet (zoals GPS of GLONASS) of boordinstrumenten gebaseerd op oplooppremsystemen. Deze punten kunnen worden overvlogen of lichtjes omzeild indien het gaat over het bereiken van een volgende tak van de route. Ze worden omschreven door hun geografische locatie (lengte- en breedtegraad WGS84) en genoemd volgens een code:

- Van 5 letters (vb. RUDIX)
- Van 3 letters als het gaat over een lokalisatie met grondstations (vb. BUB)
- Alfnumeriek bij eindnaderingszone (vb. PN617)



De RNAV naderingen (GNSS)

Een RNAV (GNSS) nadering is een naderingsprocedure die gebruikt maakt van instrumenten en die ervoor zorgt dat we geen radionavigatie moeten gebruiken (LOC, Glide, VOR, NDB en DME). Hierdoor kunnen we op middellange termijn zorgen voor het verwijderen van bakens, alsook het verminderen van de onderhoudskosten van deze bakens. De vliegtuigen evolueren volgens een satellietaugmentatiesysteem (SBAS) of een regionaal satellietnavigatiesysteem. De informatie van de plaatsbepaling van de vliegtuigen ontvangen we door een zender van de satelliet.

Volgens een RNP-procedure (RNP APCH of RNP 0.3) wordt er bij eindnaderingen een precisie van 0,3 zeemijl vereist.

In overeenstemming met de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/048 van de Commissie van 18 juli 2018 waarbij de voorwaarden van het gebruik van het luchtruim en zijn operationele procedures worden vastgesteld en waarbij de prestatie gebaseerde navigatie-naderingsprocedures moeten overeenkomen met de eisen van de relatieve specificatie van de RNP-naderingen en toegepast dienen te worden op elk einde van de banen op de luchthaven voor 3 december 2020.

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

20

4.1.7 Overzicht van de naderingsprocedures en PBN-landingsprocedures

Deze behoren tot skeyes en zijn gepubliceerd in de A.I.P.'s voor de Luchthaven Brussel-Nationaal:

- **02/03/2017:** baan 25R/25L
- **02/03/2017:** baan 01
- **11/10/2018:** baan 19
- **Tijdelijke aanpak:** baan 07L/07R
- ➔ **2016:** Gepubliceerd op 12 mei 2019, enkel het gebruik van een RNP-procedure voor baan 07 Left tussen 26 juli en 25 september 2016
- ➔ **2018:** Gepubliceerd op 17 oktober 2018, enkel gebruikt tussen 8 november en 13 december 2018, stopzetting van publicatie via NOTAM voor de RNP-procedures voor banen 07 Left en 07 Right. NOTAM van de RNP-procedures voor banen 07 Left en 07 Right
- ➔ **2019:** Gepubliceerd op 18 juli 2019, enkel gebruik tussen 16 augustus en 23 september 2019, publicatie geschorst via NOTAM en vervolgens verwijderd in cyclus AIRAC 10 van 10 oktober 2019



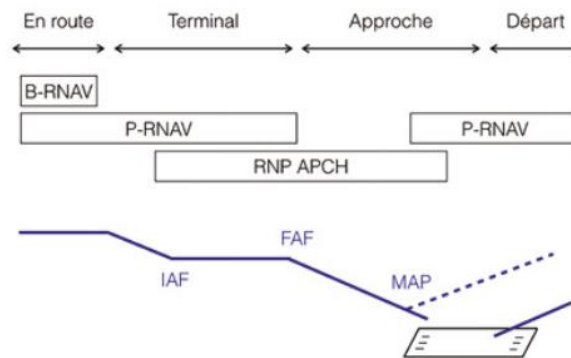
4.2 DE OPSTIJGPROCEDURES

4.2.1 SID of opstijgprocedures

De verschillende fasen van instrumentvluchten en gebiedsnavigatie.

In Europa maken we een onderscheid tussen:

- De basis van de gebiedsnavigatie (**B-RNAV of RNAV 5**) waar een hogere nauwkeurigheid van 5 zeemijl gegarandeerd moet worden bij 95% van de vluchten (meestal in kruisingsfase, zogenaamd in beweging)
- Performance gebiedsnavigatie (**P-RNAV of RNAV 1**) waar een hogere nauwkeurigheid van 1 zeemijl wordt vereist (doorgaans in de terminale fase)



De verschillende fasen van instrumentvluchten en gebiedsnavigatie

De B-RNAV wordt sinds 1998 gebruikt in Europa en is verplicht bij instrumentvluchten boven het niveau 115 sinds 2001.

Meer en meer opstijgingsprocedures (SID), aankomsten (STAR) en naderingen van het vliegveld zijn gedefinieerd en hebben de neiging om de *gebruikelijke* procedures te verdringen.

In overeenstemming met de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/048 van de Commissie van 18 juli 2018 waarbij de voorwaarden van het gebruik van het luchtruim en zijn operationele procedures worden vastgesteld en waarbij de prestatie gebaseerde navigatie, aankomstprocedures (STAR), of de opstijgingsprocedures (SID) moeten overeenkomen met de eisen van de specificatie RNAV 1 van 25 januari 2024.

4.2.2 NADP: Startklimprocedures ter beperking van geluidsoverlast aanbevolen door ICAO – Noise Abatement Departure Procedure

De startklimprocedures **NADP** ter beperking van geluidsoverlast of **Noise Abatement Departure Procedure** zijn specifieke opstijgprocedures die van kracht zijn sinds 1990 met als doel de ervaren geluidshinder van vliegtuigen te beperken aan grond tijdens verschillende opstijgfases.

Deze procedurele aanbevelingen worden gedetailleerd beschreven in document 8168 Aircraft Operations PANS-OPS van de ICAO, Procedures for Air navigation Services – Aircraft Operations,

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

22

Aircraft Operations Vol III, Section 9 Noise abatement procedures, Appendix to Chapter 3 Noise abatement departure climb guidance, page 9-3-App-1 en 9-3-App-2.

- **NADP 1:**
De vertrekprocedure ter beperking van de geluidshinder bij **opstijging 1 (NADP1)**, reduceert de geluidshinder rondom en op de baan met als prioriteit hoogte te winnen.
- **NADP 2:**
De vertrekprocedure ter beperking van de geluidshinder bij **opstijging 2 (NADP2)**, reduceert de geluidshinder in gebieden op een grotere afstand van de baan met als prioriteit een toenemende voorwaartse snelheid.

De NADP-procedure die van kracht blijft in 2020 in Brussel-Nationaal, zoals opgenomen in de A.I.P.'s pagina AIP EBBR AD-2.21-4.3, nog steeds identiek aan die van 1990, blijkt niet meer aangepast te zijn aan de huidige situatie en aan de configuratie van de vliegtuigen die Brussel-Nationaal bedienen en zou bovendien verouderd zijn:

EBBR AD 2.21 Noise Abatement Procedures

4 DEPARTURE PROCEDURES

4.3 Noise Abatement Take-off and Climb Procedures

The following operational noise abatement take-off procedures must be applied for outbound flights:

For turbo-jet aircraft:

- *from take-off to 1 700 FT QNH:*
 - *take-off power;*
 - *take-off flaps;*
 - *climb to V2 + 10 to 20 KT or as limited by body angle;*
- *at 1 700 FT QNH:*
 - *reduce thrust to not less than climb thrust;*
- *from 1 700 FT QNH to 3 200 FT QNH:*
 - *climb at V2 + 10 to 20 KT;*
- *at 3 200 FT QNH:*
 - *accelerate smoothly to en-route climb speed with flaps retraction.*

For propeller aircraft:

- *from take-off to 1 700 FT QNH:*
 - *take-off power;*
 - *climb at maximum gradient compatible with safety;*
 - *speed not less than single engine climb speed, nor higher than best rate of climb speed;*
- *at 1 700 FT QNH:*
 - *reduce power to the maximum normal operating power (if this power has been used for showing compliance with the noise certification requirements) or to the maximum climb power;*
- *from 1 700 FT QNH to 3 200 FT QNH:*

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

23

- *climb at the maximum gradients with reduced power, maintaining constant speed;*
- *at 3 200 FT QNH:*
 - *accelerate smoothly to en-route climb speed.*

4.3 WAARDE VAN DE INHOUD VAN DE INFORMATIE OPGENOMEN IN DE A.I.P.

Gezien het arrest van 24 januari 1997 (pagina 370, punt 7.6), heeft het Hof van Beroep zich in volgende termen uitgedrukt: « *Gezien de luchtvaartkundige informatie, verkregen door de RLW (Regie Der Luchtwezen) en Belgocontrol, vervolgens bezorgd aan de luchtvaartmaatschappijen, en die het onderwerp vormt in de A.I.P.'s, geen, wettelijke of parlementaire waardebevestiging bezitten, dat, weliswaar, de werkelijke reden het naleven is van deze instructies door de luchtvaartmaatschappijen; dat de instructies die de A.I.P.'s bevatten geen rechten creëren voor derde partijen waarop zij beroep kunnen doen om Belgocontrol te dwingen om deze na te leven alhoewel, deze op elk moment de meesterschap bewaard; dat Belgocontrol van instructies kan afwijken, behalve als daarbij kan aangetoond worden dat zij een onredelijk beleid hanteert bij het uitvoeren van haar missie bij de commerciële exploitatie van de luchthaveninfrastructuur van Brussel-Nationaal en van de veiligheidsagenten van het luchtverkeer; dat er niet is bewezen, in deze zaak, dat Belgocontrol zou hebben toegestemd, zonder gegronde reden, om af te wijken van deze A.I.P.'s »;*



4.4 AANPASSING VAN DE PROCEDURES NAAR AANLEIDING VAN MAGNETISCHE AFWIJKINGEN

- **19 januari 2006**, (magnetische correctie), aanpassing van de beschrijving van de procedures (Track, radiaal)
- **5 april 2012**, (magnetische correctie), aanpassing van de beschrijving van de procedures (Track, radiaal)
- **19 september 2013**, (magnetische correctie), aanpassing van de benaming van de banen 02/20 in 01/19
- **03 maart 2016**, (magnetische correctie), aanpassing van de beschrijving van de procedures (Track, radiaal)

4.5 RECENTSTE BESLISSINGEN GENOMEN DOOR DE REGERING

Ministerraad van 19 december 2008 - B.63

Ministerraad van 26 februari 2010 – B.22

Regeringsverklaring van 1 december 2011, pagina 153, over de overheidsbedrijven en de regeringsverklaring afgelegd aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 7 december 2011 :

« d. Belgocontrol

De regering zal erover waken dat Belgocontrol een kwaliteitsvolle en kostenefficiënte luchtverkeersleiding organiseert. Zij zal er ook over waken dat Belgocontrol een proactieve houding betreffende de samenwerking met andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten aanneemt (ANSP's).

Zij zal tevens de integratie van het bedrijf in het programma "eengemaakt Europees luchtruim" met bijzondere aandacht voor het functioneel luchtruimblok van centraal Europa (FABEC) ondersteunen. De regering zal een kader vastleggen om de ontwikkeling van Belgocontrol te bevorderen en de integratie van de militaire luchtverkeersleiding te realiseren, rekening houdend met de Europese en internationale verplichtingen. Om dat te bereiken zal het bedrijf hervormd worden.

Ter gelegenheid van de onderhandeling betreffende de nieuwe beheersovereenkomst, en na de redenen voor de financiële tekortkomingen van Belgocontrol te hebben onderzocht, zal de regering het geheel van de middelen bestuderen waardoor het bedrijf een structureel financieel evenwicht kan terugvinden. In dat verband zullen er discussies worden gevoerd met het geheel van de belanghebbenden en/of zij die een bijdrage leveren tot de diensten van Belgocontrol, met naleving van de Europese concurrentieregels. Deze discussies zouden er eventueel toe kunnen leiden dat, met instemming van de Gewesten, het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 wordt geüpdatet.

De beslissingen van de Ministerraden van 19 december 2008 en 26 februari 2010 in het kader van het beheer van de geluidshinder op de Luchthaven Brussel-Nationaal zullen volledig

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

25

worden uitgevoerd. Er zal met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een samenwerkingsakkoord i.v.m. geluidsnormen onderhandeld worden.

De regering zal er ook over waken dat er een onafhankelijke openbare autoriteit wordt opgericht om de geluidshinder van de vliegtuigen die vanuit de Luchthaven Brussel-Nationaal over de huizen vliegen te controleren. Deze onafhankelijke autoriteit zal vanuit het directoraatgeneraal Luchtvaart worden opgericht. »

4.5.1 Reeds uitgevoerde punten van de overeenkomst

- Beperking van de MTOW tot 200 ton op baan 20 : van kracht sinds **1 juli 2010**
- Nachtperiodes zonder opstijgingen : Het ministerieel besluit van 6 april 2009, van kracht sinds **25 oktober 2009**, dat een verwarring invoert tussen nachtperiodes zonder opstijgingen en nachtperiodes zonder slot, wordt momenteel aangepast om goed te verduidelijken dat de opstijgingen verboden zijn
- Vermindering van de individuele QC bij het opstijgen : de reële waarden van het akkoord werden gepubliceerd in de AIP van april 2012, omdat de cijfers die werden gepubliceerd in het ministerieel besluit van 27 juli 2009, van kracht op **25 oktober 2009**, niet in overeenstemming waren met de exacte cijfers die waren opgenomen in de beslissing van de ministerraad
- Beperking van het jaarlijks aantal nachtvluchten tot 16.000 bewegingen : Het ministerieel besluit werd gepubliceerd op **21 januari 2009**
- Intrekking van het Spreidingsplan: van kracht sinds **2 februari 2009**
- Nieuw principe van baangebruik tijdens de dag en in de nacht : van kracht sinds **2 februari 2009**

4.5.2 Aanpassing van de luchtvaartprocedures en datum van tenuitvoerlegging

- **28 juli 2012 :**
Betreft 1 opstijgprocedure :
 - ➔ Vluchten CIV 25R van zaterdag en zondag, overheveling van de Chabert-route CIV 1 E naar de Kanaal route, CIV 8 D ; **van kracht sinds zaterdag 28 juli 2012**
- **13 december 2012 :**
Betreft 3 opstijgprocedures :
 - ➔ Herdefiniëring van de in 2003 bestaande route richting CIV vanaf baan 20
 - ➔ Gebruik van de dag-routes tijdens de nacht voor de opstijgingen richting zuidoost
 - ➔ Afschaffing van de huidige nachtroutes PITES 3 N en ROUSY 3 N ;
van toepassing sinds donderdag 13 december 2012
- **11 juli 2013 :**
Betreft 1 landingsprocedure :
 - ➔ De shortcut landingsprocedures richting baan 02 vanaf Tienen – Leuven richting Waver – Rixensart en Ter Hulpen, die in geen enkel regeerakkoord noch in een luchtvaartkundige

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

26

publicatie voorkwamen, werden verboden door de instructie van het DGLV van 6 december 2012, en hun afschaffing werd inderdaad bevestigd door Belgocontrol sinds 11 juli 2013. De benaderingsprocedure naar baan 01 zoals gepubliceerd in de A.I.P. onder kaart AD2 EBBR IAC.07 moet strikt worden gevolgd ; **van kracht sinds donderdag 11 juli 2013.**

- **19 september 2013 :**

- ➔ **WINDNORMEN** : een instructie werd aan Belgocontrol gegeven in september 2012, de IKW heeft echter een validatiestudie van de windnormen op baan 02/20 gevraagd, om budgettaire redenen kon deze studie pas geprogrammeerd worden in 2013, de EGIS-AVIA studie werd gefinaliseerd op woensdag 3 juli 2013 en meteen opgestuurd naar de vertegenwoordigers van de vicepremiers belast met de coördinatie en het algemene politieke beleid.

In overeenstemming met de beslissingen van de ministerraad werd een nieuwe instructie van het DGLV, genomen op 17 juli 2013 betreffende de baanselectie op Brussel-Nationaal, naar skeyes gestuurd met als doel de periodes van anticipatie voor elke baanwissel te beperken, de begrippen gemiddelde wind en maximale wind zo duidelijk mogelijk te omschrijven en hun berekeningswijze te verduidelijken, de windnorm op de niet preferentiële banen te verduidelijken, de windgegevens die in aanmerking moeten komen en de limietwaarden die in het informaticasysteem van de verkeerstoren van skeyes moeten worden ingevoerd vast te leggen:

- 0 knopen rugwind op de niet-preferentiële banen 01 en 07, bij condities van “light wind” zoals gedefinieerd door ICAO
- 7 knopen effectieve rugwind op de preferentiële banen 19 en 25, gemiddelde snelheid van de wind over 2 minuten als de wind op stabiele wijze blaast
- Beperking van de tonnenmaat bij opstijgingen tot max. 200 ton op baan 19 (tussen 80 en 200 ton ligt de beoordeling bij de piloot)
- Onder de 7 knopen, geen enkele invloed van de maximumverschillen van minder dan 20 seconden ten opzichte van de gemiddelde wind
- Limiet van maximum 12 knopen voor occasionele rukwinden die een verschil zijn van meer dan 5 knopen met de gemiddelde wind over een periode van 10 minuten (maximale waarde over 3 seconden als de maximale windsnelheid de gemiddelde wind met ten minste 5 knopen overschrijdt)
- Een wind die in windstoten blaast, d.w.z. dat er een verschil is van meer dan 10 knopen ten opzichte van de gemiddelde windsterkte, heeft altijd een baanwissel tot gevolg

RWY in use		Tailwind	Tailwind 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

Deze wijzigingen zijn van toepassing in het amendement van de A.I.P. van donderdag 19 september 2013 gelijktijdig met de wijziging van de benaming van baan 02 in 01 en van baan 20 in 19 naar aanleiding van de magnetische variatie.

- **9 januari 2014 :**
Betreft 2 opstijgprocedures :
 - ➔ BOCHT RECHTS NOORDEN : herdefiniëring van de routes CHIEVRES en DENUT

- **6 februari 2014 :**
Betreft meerdere opstijgprocedures :
 - ➔ BOCHT LINKS OOSTEN : herdefiniëring van de routes SOPOK, PITES en ROUSY
 - ➔ Wijziging van de gebruiksvoorwaarden van de routes : 136 ton voor de C-routes en meer dan 136 ton voor de D-routes
 - ➔ Nieuwe Y-routes te gebruiken voor vliegtuigen van meer dan 136 ton naar de bestemmingen LNO, SPI, PITES, ROUSY en SOPOK als het militair luchtruim beschikbaar is
 - ➔ Wijziging van de voorwaarden van gebruik van de alternatieve omleidingsroutes Z en D

- **6 maart 2014 :**
Betreft meerdere opstijgprocedures :
 - ➔ Wijziging van de opstijgroutes 07 Right richting bakens CIV, LNO, SPI, PITES, ROUSY en SOPOK door het rechtdoor opstijgen in de as van de baan

Deze 7 fases werden door de arresten van de Raad van State n° 238.283 en n° 238.284 van 22 mei 2017 gevalideerd, deze instructies zijn geen plannen noch programma's en ze mogen niet worden onderworpen aan een beoordeling van de milieueffecten. De directeur van de Ombudsdienst is een bekwaam iemand inzake het vliegverkeer en heeft geen enkel belangenconflict. De directeur van de Ombudsdienst werd niet vervolgd, noch aangeklaagd.



Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

28

4.6 DE MINISTERIËLE INSTRUCTIES

Chronologie van diverse ministeriële instructies (MOT) of RVA/DGLV betreffende de selectie van banen en windnormen in het kader van het beheer van de Luchthaven van Brussel-Nationaal.

- 1972-06-13 – MOT – Verdeling van de procedures voor het opstijgen
- 1972-06-29 – RLW – Opstijgingsprocedure met bocht van 700/1700 voet
- 1973-09-06 – RLW – Speciale opstijgingsprocedure voor vliegtuigen met 4 reactoren
- 1974-07-24 – MOT – Speciale opstijgingsprocedure tijdens het weekend
- 1988-12-14 – RLW – Preferentieel baangebruik voor s 'nachts
- 2003-05-13 – DGLV – Windnormen op vraag van de luchtvaartmaatschappijen
- 2003-08-26 – DGLV – Keuze van de opstijgings- en landingsbaan in gebruik
- 2003-10-16 – MOT – Preferentieel baangebruik van banen en opstijgingsprocedures
- 2003-12-19 – DGLV – Windnormen
- 2003-12-24 – DGLV – Windnormen
- 2004-02-27 – DGLV – Windnormen
- 2004-02-28 – MOT – Preferentieel baangebruik van banen
- 2004-03-09 – DGLV – Methodologische berekening voor de windnormen
- 2004-05-17 – MOT – Preferentieel baangebruik en SID procedures
- 2005-01-17 – DGLV – Windnormen
- 2005-04-20 – MOT – Keuze van baangebruik, principe van inversie
- 2005-05-20 – MOT – Preferentieel baangebruik op zaterdag
- 2005-09-07 – MOT – Preferentieel baangebruik op zaterdag, kalmte perioden
- 2006-04-27 – DGLV – Procedure van selectie baangebruik, afschaffen van inversie
- 2008-01-10 – MOT – Preferentieel baangebruik van banen op zaterdag
- 2008-12-19 – MOT – Preferentieel baangebruik van banen 's nachts
- 2008-12-19 – MOT – Preferentieel baangebruik van banen in het weekend
- 2010-04-21 – MOT – Windnormen
- 2012-03-15 – MOT – Preferentieel baangebruik en windnormen
- 2012-06-21 – MOT – Opstijgingsprocedure SID 25R Delta/Kanaal en 07 Rechtdoor
- 2012-06-22 – MOT – Opstijgingsprocedure SID 25R tijdens het weekend
- 2012-12-06 – DGLV – Respect van de procedures en shortcuts
- 2013-07-17 – DGLV – Windnormen
- 2013-12-16 - DGLV – Aanpassing van PRS op het gebied van windnormen
- 2014-05-08 – MOT – Preferentieel baangebruik van banen en piekuren
- 2014-10-23 – MOT – Moratorium op procedure linkse lange bocht 25R
- 2015-06-23 – MOT – Intrekking van de procedure 07 Rechtdoor
- 2016-03-15 – MOT – Tijdelijke RNP-procedure 07L
- 2018-08-20 – MOT – Tijdelijke RNP-procedure 07L/R
- 2019-06-06 – MOT – Tijdelijke RNP-procedure 07L/R

4.7 OPEENVOLGING VAN MINISTERS BELAST MET HET LUCHTHAVENDOSSIER

Ministers belast met het luchthavendossier van 1966 tot 2020

- Alfred Bertrand (CVP), 19.03.1966 tot 08.11.1971
- Fernand Delmotte (PSB), 21.01.1972 tot 23.11.1972
- Edouard Anseele (BSP), 26.01.1973 tot 23.10.1973
- Jef Ramaekers (BSP), 23.10.1973 tot 19.01.1974
- Jos Chabert (CVP), 25.04.1974 tot 09.04.1980
- Guy Spitaels (PS), 18.05.1980 tot 02.04.1981
- Valmy Féaux (PS), 09.04.1981 tot 21.09.1981
- Herman De Croo (PVV), 17.12.1981 tot 13.12.1987
- Jean-Luc Dehaene (CVP), 09.05.1988 tot 07.03.1992
- Guy Coëme (PS), 07.03.1992 tot 23.01.1994
- Elio di Rupo (PS), 23.01.1994 tot 23.06.1995
- Michel Daerden (PS), 23.06.1995 tot 12.07.1999
- Isabelle Durant (Ecolo), 12.07.1999 tot 05.05.2003
- Laurette Onkelinx (PS), 05.05.2003 tot 12.07.2003
- Bert Anciaux (Spirit), 12.07.2003 tot 20.07.2004
- Renaat Landuyt (SP-a), 20.07.2004 tot 20.12.2007
- Yves Leterme (CD&V), 21.12.2007 tot 14.02.2008
- Inge Vervotte (CD&V), ff, 15.02.2008 tot 02.03.2008
- Yves Leterme (CD&V), 03.03.2008 tot 19.03.2008
- Etienne Schouppe (CD&V), 20.03.2008 tot 06.12.2011
- Melchior Wathelet (cdH), 07.12.2011 tot 21.07.2014
- Catherine Fonck (cdH), 21.07.2014 tot 11.10.2014
- Jacqueline Galant, (MR), 11.10.2014 tot 18.04.2016
- François Bellot, (MR), 18.04.2016 tot 10.06.2019
- Sophie Wilmes (MR), 10.06.2019 tot 12.06.2019
- François Bellot (MR), 12.06.2019



Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

4.8 OPEENVOLGING VAN POLITIEKE BESLISSINGEN

- **5 september 1991 :**
Politiek akkoord "De Nationale Luchthaven en omgeving : naar een harmonieus evenwicht"
- **31 december 1999 :**
Ministerieel besluit over het beperken van de nachtvluchten met verbod op elk vliegverkeer tijdens de nacht
- **11 februari 2000 :**
1e politiek akkoord over de problematiek van de luchthaven, dat beslist om het aantal personen blootgesteld aan lawaaihinder zoveel mogelijk en op een systematische manier te beperken
- **09 februari 2001 :**
2e politiek akkoord over de problematiek van de luchthaven, beoogt dat alle nachtvluchten vanaf één enkele baan en op één enkele baan worden geconcentreerd
- **22 februari 2002 :**
Principieel akkoord tussen de Federale Regering, de Vlaamse Regering en de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende een samenhangende beleid op gebied van nachtelijke geluidshinder op de Luchthaven Brussel-Nationaal
- **16 juli 2002 :**
Bevestiging door het Interministerieel Overlegcomité van het principeel akkoord van 22 februari 2002 over de invoering van geoptimaliseerde opstijgroutes tijdens de nacht
- **29 november 2002 :**
Het Interministerieel Overlegcomité stelt de veranderingen van het baangebruik uit
- **24 januari 2003 :**
Het Interministerieel Overlegcomité voert het begrip van een zekere spreiding van de nachtvluchten in om het gekend probleem betreffende de frequentie op te lossen, de bestemming van de vluchten wordt als logisch spreidingscriterium genomen, het principe van concentratie van de routes tijdens de nacht wordt opgegeven
- **10 juli 2003 :**
Programma van de meerderheidsregeringspartijen die een principe van rechtvaardige verdeling van de vluchten rond de luchthaven opstellen
- **28 oktober 2005 :**
Project van spreiding door rotatieconcentratie van het baangebruik (geen akkoord)
- **5 mei 2006 :**
Eerste wetsontwerp over de vastlegging van de vluchtprocedures, discussies in het Parlement

- **19 december 2008 :**
Regeerakkoord over een billijke verdeling van de vluchten
- **26 februari 2010 :**
Regeerakkoord over een billijke verdeling van de vluchten
- **7 december 2011 :**
Regeringsverklaring over een uitvoering van de regeringsverklaringen 2008/2010 met als doel een billijke verdeling van de vluchten
- **23 oktober 2014 :**
Instructie over het Moratorium op de brede 25R bocht en de CIV-kanaalprocedure

4.9 BELANGRIJKSTE AANPASSINGEN VAN DE VLUCHTPROCEDURES

- **Tot 15 mei 1972 :**
Baanselectie in functie van de dominante winden. Baan 25R is de preferentiële baan : de propellervliegtuigen draaien op 2.000 voet en de straalvliegtuigen op 3.000 voet, nachtopstijgingen van baan 02 tussen 23:00 uur en 06:30 uur
- **Van 16 mei 1972 tot 31 juli 1972 :**
Uitproberen van de opstijgroutes vanaf baan 25R met bocht naar links en naar rechts op 500 voet, bocht naar links enkel voor de propellervliegtuigen. De andere vliegtuigen naar GATTA draaien naar rechts en volgen een omleidingsprocedure rond Brussel (ingevoerd via NOTAM 11 van 18 april 1972 en afgeschaft via NOTAM 27 van 20 juli 1972)
- **1 augustus 1972 tot 31 oktober 2002 :**
Baanselectie in functie van de dominante winden, baan 25R preferentieel, bocht naar rechts op 700 voet en op 1.700 voet naar links om de gemeente van Zaventem te vermijden
- **17 januari 1974 :**
De zwaardere vliegtuigen met 4 reactoren draaien naar links op een hoogte van 4.000 voet, nieuwe DELTA opstijgprocedure
- **22 juli 1974 tot 22 februari 2001 :**
De 25R opstijgingen richting Chièvres volgen de rechtlijnige « Chabert-route » van vrijdag 17:00 uur tot maandag 06:00 uur ter vervanging van de Ring-route
- **19 december 1988 :**
Opstijgbaan 20 is tijdens de nacht preferentieel voor de vertrekken naar het oosten vanaf 02:30 uur

- **10 december 1992 :**
Nieuwe speciale opstijgprocedure van 25R " Ronde van Brabant " genaamd die een rondweg maakt via het noorden en de Ring van Brussel
- **3 februari 1994 :**
Afschaffing van de mogelijkheid om baan 02 tijdens de nacht te gebruiken voor de opstijgingen met het oog de hinder beter te verdelen
- **22 mei 1997 :**
Volledige afschaffing van de speciale rondweg-opstijgprocedure "Ronde van Brabant" tijdens de nacht
- **12 oktober 2000 :**
De bocht 25R naar links wordt uitgevoerd op 2.000 voet
- **23 februari 2001 :**
Afschaffing van de speciale weekend-procedure « Chabert-route »
- **19 april 2001 :**
Opnieuw invoeren van de speciale rondweg opstijgprocedure "Ronde van Brabant" via het noorden en de Ring van Brussel
- **31 oktober 2002 :**
Vorbereidende fase van de concentratie tijdens de nacht door nieuwe opstijgprocedures enkel vanaf baan 25R, « A.AC. – geoptimaliseerde klim »
- **26 december 2002 :**
Intrekken van het project van concentratie tijdens de nacht voor al de opstijgingen vanaf baan 25R
- **15 mei 2003 :**
Lichte spreiding tijdens de nacht in de gedeeltelijke concentratie, enkel voor vliegtuigen met een individuele geluidsquota onder de 4 die van baan 20 opstijgen richting Chièvres en Huldenberg
- **12 juni 2003 :**
Versterkte spreiding tijdens de nacht in een gedeeltelijke concentratie
- **12 juni 2003 :**
De bocht 25R naar links vindt plaats op 1.700 voet
- **12 juni 2003 :**
Een nieuwe nachtprocedure door Brussel (Kanaal-route) wordt in dienst genomen voor de vluchten naar het baken CIV in Chièvres (enkel voor de vliegtuigen met een individuele geluidsquota van minder dan 4)
- **22 juli 2003 :**
Versterkte spreiding tijdens de nacht in een gedeeltelijke concentratie zonder quota-limiet op baan 20, al de vluchten richting Huldenberg vertrekken van baan 20

- **15 maart 2004 :**
Invoering van het principe van "omkering", dit is de volledige handhaving van het vliegverkeer op dezelfde baan 02/20 in functie van de meteorologische omstandigheden (men wisselt van 02 op 20 of van 20 op 01 in functie van de voorziene preferentiële periodes in geval dat het onmogelijk is het plan toe te passen ten gevolge van de meteorologische omstandigheden)
- **22 maart 2004 :**
Spreiding tijdens de nacht door banenwissel in functie van een Spreidingsplan en een uurregeling
- **27 maart 2004 :**
Opnieuw in gebruik nemen van de speciale procedure naar het baken CIV in Chièvres, de zogenaamde « Chabert-route », maar enkel op zaterdag en zondag tussen 06:00 uur en 23:00 uur als baan 25R in gebruik is
- **15 april 2004 :**
Het stijgingspercentage van opstijgende vliegtuigen dat minimum 4% bedroeg tot 3200 voet wordt verhoogd naar 7%
- **18 april 2004 :**
Spreiding tijdens de dag door banenwissel, maar enkel tijdens het weekend volgens een Spreidingsplan en een uurregeling
- **28 april 2005 :**
Beperkte spreiding zonder preferentieel gebruik van baan 01 in uitvoering van het arrest van het Hof van Beroep van Brussel van 17 maart 2005
- **22 mei 2005 :**
Beperkte spreiding op zaterdag zonder preferentieel gebruik van baan 20
- **8 mei 2006 :**
Afschaffing van het principe van "omkering" op de banen 02/20
- **2 februari 2009 :**
Afschaffing van elk Spreidingsplan
- **28 juli 2012 :**
Afschaffing van de speciale weekendprocedure, de zogenaamde « Chabert-route », en eerste ingebruikneming van een « billijke verdeling van de 25R-opstijgingen »
- **28 juli 2012 :**
De vluchten richting het baken van Chièvres gebruiken overdag de Kanaalprocedure op zaterdag en zondag
- **13 december 2012 :**
Aanpassing van de opstijgprocedures van baan 20
- **11 juli 2013 :**
Afschaffing van de shortcuts bij de benaderingsfase van de landingen op baan 02

- **19 september 2013 :**
Banen 02/20 worden banen 01/19 naar aanleiding van magnetische variatie
- **9 januari 2014 :**
Aanpassing van de opstijgprocedures naar het noorden vanaf baan 25R
- **6 februari 2014 :**
Aanpassing van de opstijgprocedures naar het oosten en het zuiden vanaf baan 25R
- **6 maart 2014 :**
Aanpassing van de opstijgprocedures naar het oosten op de banen 07R/L, Rechtdoor
- **2 april 2015 :**
Wijziging van de opstijgprocedures naar het oosten en het zuiden vanaf baan 25R, afschaffing van de brede bocht 25R naar de bakens SOPOK, PITES en ROUSY – Milieustakingsvordering

4.10 WET OP DE UITWERKING VAN LUCHTVAARTPROCEDURES



Het werkelijk doel van een dergelijke wet is niet enkel de beslissing van de besluitvormers, het doel van deze wet is het aanpassen van de procedures van een administratief besluit en bijgevolg ervoor te zorgen dat elke juridische betwisting van de Raad van State vanaf heden naar het Constitutionele Hof wordt verplaatst. De wet voorziet geen organisatieschema van de vluchten en het baangebruik, de

bijlage van de wet zou het beginpunt moeten zijn voor elke mogelijke wijziging die er zou moeten gebeuren volgens de beschreven procedure van de wet.

Enkel de versie, voorgesteld op 25 april 2014 door Minister Wathelet werd goedgekeurd tijdens de eerste lezing door de Raad van Ministers.

Versie n° 1 van 5 mei 2006, Minister Landuyt :

Wetsontwerp 51/2466 betreffende het vastleggen van vluchtprocedures, discussies in de Commissie van Infrastructuur van het Federaal Parlement, niet opgevolgd project.

Versie n° 2 van 2 juni 2010, Staatssecretaris Schouppe :

Voorontwerp van wet betreffende het exploitatiekader van de Luchthaven Brussel-Nationaal, onderworpen aan de Gewesten, geen enkele regeringsmeerderheidsovereenkomst, niet opgevolgd project.

Versie n° 3 van 25 april 2014, Staatsecretaris Wathelet :

Wetsontwerp betreffende de uitwerking, vastlegging en validatiemethodes van het geheel aan luchtvaartprocedures in België, wetsontwerp betreffende de opvolging en de controle van de vluchtoperaties en exploitatiebeperkingen op de Luchthaven van Brussel-Nationaal en de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan van de geluidshinder die verband houdt met de het overvliegen van woningen vanaf de Luchthaven van Brussel-Nationaal. Overeenkomst in eerste lezing in de ministerraad, ter raadpleging aan de gewesten en ter advies aan de Raad van State overgemaakt, niet opgevolgd project.

Versie n° 4 van 13 oktober 2016, Minister Galant :

Voorontwerp van de wet betreffende de invoering van vliegprocedures en exploitatiebeperkingen en de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan betreffende de Luchthaven Brussel-Nationaal, niet opgevolgd project.

4.11 WET OVER DE OVERHEIDSCONTROLEORGAAN

Enkel de eerste versie die werd voorgesteld op 25 april 2014 door Minister Wathelet werd het onderwerp van goedkeuring tijdens de eerste lezing van de Raad van Ministers.

Versie n°1 van 25 april 2014, Staatsecretariaat Wathelet:

Wetsontwerp betreffende de opvolging en de controle van de vluchtprocedures en de exploitatiebeperkingen op de Luchthaven van Brussel-Nationaal en ter oprichting van een onafhankelijk Overheidscontroleorgaan van de geluidshinder door het overvliegen van woningen rond de Luchthaven Brussel-Nationaal. Goedkeuring van de lezing van de Raad van Ministers op 25 april 2014 – Punt b) en c), toegezonden voor raadpleging naar de regio's voor advies aan de Raad.

4.12 JURISPRUDENTIE

- **Vonnis van 16 september 1988** Hof van Eerste Aanleg van Brussel in kort geding, n° 43.465, 43.609, 43.911 en 43.706, Nederlandstalige kamer
- **Vonnis van 28 juni 1991** Hof van Eerste Aanleg te Brussel, openbare zitting van kort geding, n°44.365 van de rol
- Arrest van 31 juli 1991 Hof van Beroep te Brussel, vakantie kamer, tweede sectie, n° R.G. 421.91, 427.91
- **Vonnis van 11 juli 1996** 15de Kamer van het Hof van Eerste Aanleg te Brussel, n° R.G. : 90/14.504/A
- **Arrest van 24 januari 1997** Hof van Beroep te Brussel, 9de Kamer bis, n° 1996/AR/2547
- **Arrest van 25 juni 2002** Hof van Eerste Aanleg te Brussel, n° A.R. 01/13134/A, Milieustakingsvordering
- **Vonnis van 14 januari 2003** Hof van Eerste Aanleg te Brussel, Nederlandstalige Kamer – n° 2002/1451.C
- **Arrest van 10 juni 2003** Hof van Beroep te Brussel, 8ste Nederlandse Kamer – n° 2003/KR/44
- **Arrest van 4 november 2003** Raad van State – n° 125.056
- **Arrest van 18 november 2003** Hof van Beroep te Brussel, 8ste Nederlandse Kamer – n° 2003/KR/44
- **Arrest van 19 december 2003** Raad van State – n° 126.669
- **Arrest van 4 maart 2004** Hof van Cassatie te Brussel, Nederlandstalige Kamer, n° C.03.346 N , C.03.0448.N en C.03.0449.N
- **Arrest van 17 maart 2004** Raad van State – n° 129.411
- **Arrest van 21 oktober 2004** Raad van State – n° 136.378
- **Vonnis van 2 november 2004** Hof van Eerste Aanleg te Brussel – n° 2004/7477/A – Milieustakingsvordering
- **Vonnis van 14 december 2004** Hof van Eerste Aanleg te Brussel – n° 2004/980/C
- **Arrest van 10 januari 2005** Raad van State – n° 138.978
- **Arrest van 17 februari 2005** Raad van State – n° 140.841
- **Arrest van 17 maart 2005** Hof van Beroep te Brussel – n° 2004/KR/458
- **Arrest van 11 mei 2005** Raad van State – n° 144.320
- **Arrest van 2 juni 2005** Raad van State – n° 145.297
- **Arrest van 9 juni 2005** Hof van Beroep te Brussel – n° R.G. 2005/AR/20, Milieustakingsvordering
- **Arrest van 13 juni 2005** Raad van State – n° 145.837
- **Arrest van 7 juli 2005** Raad van State – n° 147.401
- **Arrest van 14 juli 2005** Raad van State – n° 147.660
- **Arrest van 22 september 2005** Raad van State – n° 149.312
- **Vonnis van 20 januari 2006** Hof van Eerste Aanleg te Brussel, NL, 05/1621/C
- **Arrest van 21 december 2005** Raad van State – n° 153.074
- **Arrest van 25 januari 2006** Raad van State – n° 154.135

- **Arrest van 21 maart 2006** Hof van Beroep te Brussel, Nederlandstalige Kamer – n° 2005/KR/298
- **Arrest van 9 mei 2006** Raad van State – n° 158.547, 158.548 et 158.549
- **Arrest van 10 mei 2006** Raad van State – n° 158.606
- **Arrest van 6 juni 2006** Raad van State – n° 159.614
- **Arrest van 6 juni 2006** Raad van State, Nederlandstalige Kamer, n° 159.615
- **Arrest van 14 september 2006** Hof van Cassatie – n° C.05.0288.F
- **Arrest van 21 december 2006** Hof van Cassatie – n° C.05.0464.F – C.05.0465.F et C.05.0466.F
- **Vonnis van 22 december 2006** Hof van Eerste Aanleg te Brussel – n° 06/1178/C
- **Vonnis van 8 februari 2007** Hof van Eerste Aanleg te Brussel – n° 06/12095/A
- **Arrest van 4 april 2007** Raad van State – n° 169.809
- **Arrest van 29 juni 2007** Raad van State – n° 172.988
- **Arrest van 3 januari 2008** Hof van Cassatie te Brussel – n° 2005/KR/298
- **Arrest van 7 februari 2008** Raad van State – n° 179.385
- **Arrest van 29 mei 2008** Hof van Beroep te Brussel – n° 2008/4279
- **Arrest van 17 november 2008** in algemene vergadering van het Raad van State – n° 187.998
- **Arrest van 14 juli 2009** Hof van Beroep te Brussel, 17de Kamer, RG n° 2007/AR/1024
- **Arrest van 11 december 2009** Raad van State – n° 198.860
- **Arrest van 13 januari 2010** Raad van State – n° 199.465
- **Arrest van 18 mei 2010** Hof van Beroep te Brussel, 1ste Nederlandstalige Kamer 2007/AR/2410
- **Arrest van 25 mei 2010** Raad van State – n° 204.258
- **Vonnis van 14 april 2011** Hof van Eerste Aanleg te Brussel – n° 79/71/11, R.G. 08/16964/A
- **Arrest van 19 mei 2011** Raad van State – n° 213.359
- **Arrest van 19 mei 2011** Raad van State – n° 213.360
- **Arrest van 10 mei 2012** Raad van State – n° 219.304
- **Arrest van 22 juni 2012** Hof van Cassatie, C.10.0487.F/1
- **Arrest van 24 juni 2014** Raad van State – n° 227.805
- **Arrest van 8 juli 2014** Raad van State – n° 228.003
- **Arrest van 8 juni 2014** Raad van State – n° 228.004
- **Vonnis van 31 juli 2014** Hof van Eerste Aanleg te Brussel – n° 14/3600/A, Milieustakingsvordering
- **Vonnis van 7 mei 2015** bij verstek van de Rechtbank voor Eerste Aanleg te Brussel – n° 15/1013/A, Milieustakingsvordering
- **Vonnis van 11 mei 2015** bij verstek van de Rechtbank voor Eerste Aanleg NL te Brussel – n° 2015/956/A, Milieustakingsvordering
- **Vonnis van 6 april 2016** Hof van Eerste Aanleg NL te Brussel, n° 15/2896/A, Milieustakingsvordering
- **Arrest van 31 maart 2017** Hof van Beroep te Brussel, 18de Kamer, 2011/AR/1971
- **Arrest van 22 mei 2017** Raad van State – n° 238.283
- **Arrest van 22 mei 2017** Raad van State – n° 238.284

- **Vonnis van 19 juli 2017** Hof van Eerste Aanleg te Brussel – n° 16/4222/A, Milieustakingsvordering
- **Arrest van 20 oktober 2017** Raad van State - n° 239.474
- **Vonnis van 30 mei 2018** Hof van Eerste Aanleg NL te Brussel, n° 16/2053/A, Milieustakingsvordering
- **Vonnis van 1 februari 2019** Hof van Eerste Aanleg te Brussel, n° 18/4372/A, Milieustakingsvordering

4.13 ORGANISATIE VAN DE NACHTVLUCHTEN SINDS 1988

19.12.1988	Opstijgingen van baan 20 en 25R in functie van de bestemmingen
10.12.1992	Opstijgingen van baan 20 en 25R met Ronde van Brabant
31.10.2002	Concentratie van het traject van de noordelijke routes vanaf 25R
26.12.2002	Concentratie van al de opstijgingen boven het noorden (nooit toegepast)
15.05.2003	Lichte spreiding in de concentratie
23.07.2003	Versterkte spreiding in de concentratie
22.04.2004	Spreiding van de banen en de trajecten volgens tijdschema's
02.02.2009	Definitieve afschaffing van het Spreidingsplan
02.02.2009	Gemengde opstijgingen van banen 20 en 25R in functie van de gevolgde bestemmingen
25.10.2009	Gemengde opstijgingen van banen 20 en 25R in functie van de gevolgde bestemmingen maar met 3 stille nachten zonder opstijgingen
01.07.2010	Gemengde opstijgingen van banen 20 en 25R in functie van de gevolgde bestemmingen met beperking van het maximale gewicht bij opstijging tot 200 ton op baan 20 en met 3 stille nachten zonder opstijgingen

Periode	Gebruik van baan 20	Gebruik van baan 25 R
19.12.1988	02:30 uur tot 06:00 uur, de vertrekken naar Huldenberg en het oosten	23:00 uur tot 06:00 uur, al de vertrekken naar het noorden, het westen en het zuiden
10.12.1992	02:00 uur tot 06:00 uur, enkel de vertrekken naar Huldenberg	23:00 uur tot 06:00 uur, N-W-Z, en de Heavy 's naar Hul hebben de toelating om tussen 23:00 en 06:00 uur op te stijgen volgens de « Ronde van Brabant » procedure
09.12.1993	02:00 uur tot 06:00 uur, enkel de vertrekken naar Huldenberg	23:00 uur tot 06:00 uur, N-W-Z, en de Heavy 's en B727 naar Hul MOETEN vertrekken van baan 25 R tussen 23:00 uur en 06:00 uur volgens de « Ronde van Brabant » procedure
28.04.1994	01:00 uur tot 06:00 uur, enkel de lichte vliegtuigen naar Huldenberg	23:00 uur tot 06:00 uur, N-W-Z, en de Heavy 's, B727 en vliegtuigen waarvan de prestaties niet toelaten op te stijgen van baan 20 MOETEN vertrekken van baan 25 R tussen 23:00 en 06:00 uur op de « Ronde van Brabant » procedure
22.05.1997	01:00 uur tot 06:00 uur, enkel de opstijgingen naar Chièvres en Huldenberg voor alle vliegtuigtypes	23:00 uur tot 06:00 uur N-W-Z, de Ronde van Brabant is enkel nog in gebruik tussen 23:00 uur en 01:00 uur voor de vliegtuigen naar Hul waarvan de prestaties het niet toelaten op te stijgen van baan 20
19.04.2001	01:00 uur tot 06:00 uur, enkel de lichte vliegtuigen naar Chièvres en Huldenberg	23:00 uur tot 06:00 uur N-W-Z, de Ronde van Brabant is verplicht tussen 23:00 uur en 06:00 uur voor alle vliegtuigen naar Hul waarvan de prestaties het niet toelaten op te stijgen van baan 20
31.10.2002	01:00 uur tot 06:00 uur, enkel de lichte vliegtuigen naar Chièvres en Huldenberg	23:00 uur tot 06:00 uur, nieuwe geoptimaliseerde routes naar het noorden, het westen en het zuiden. De Pajottenland-route vervangt de Ronde van Brabant voor de zware vliegtuigen richting Huldenberg

26.12.2002	Geen verkeer (nooit toegepast, beslissing uitgesteld en ingetrokken)	23:00 uur tot 06:00 uur, alle opstijgingen naar het noorden, het zuiden, het oosten en het westen tijdens de nacht (nooit toegepast, beslissing uitgesteld en ingetrokken)
15.05.2003	23:00 uur tot 06:00 uur, enkel de vliegtuigen met een individuele lawaaiquota van minder dan 4 naar Chièvres en Huldenberg	23:00 uur tot 06:00 uur, enkel de vertrekken naar het noorden. De vliegtuigen met een individuele geluidsquota van minder dan 4 vliegen via het kanaal, de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4 en 12 naar Chièvres en Huldenberg maken een bocht via de ring
23.07.2003	23:00 uur tot 06:00 uur, alle vliegtuigen richting Huldenberg zonder geluidsquota limiet	23:00 uur tot 06:00 uur, enkel de vertrekken naar het noorden. De vliegtuigen met een individuele geluidsquota onder 4 vliegen via het kanaal, de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4 en 12 maken een bocht via de ring
22.03.2004	Spreiding tijdens de nacht	Spreiding tijdens de nacht
18.04.2004	Spreiding tijdens de nacht	Spreiding tijdens de nacht
02.02.2009	Afschaffing van de spreiding	Afschaffing van de spreiding
02.02.2009	23:00 uur tot 06:00 uur, alle vliegtuigen naar Huldenberg zonder geluidsquota (QC 8,0 sinds 25 oktober 2009)	23:00 uur tot 06:00 uur, enkel de vertrekken naar het noorden. De vliegtuigen met een individuele geluidsquota onder 4 vliegen via het kanaal, de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4 en 12 maken een bocht via de ring
01.07.2010	23:00 uur tot 06:00 uur, alle vliegtuigen QC 8,0 naar Huldenberg maar met een maximaal gewicht van 200 ton bij opstijgingen	23:00 uur tot 06:00 uur, enkel de vertrekken naar het noorden. De vliegtuigen met een individuele geluidsquota onder de 4,0 vliegen via het kanaal, de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4,0 en 8,0 maken een bocht via de ring. De vliegtuigen van meer dan 200 ton richting Huldenberg gebruiken de « Zulu » omleidingsroutes via de ring.

4.14 ICAO DEFINITIE VAN DE WINDNORMEN

Met haar document 4444 « **Air Traffic Management (PANS-ATM)** » bepaalt ICAO onder punt 7.2 het principe van baan in gebruik ; volgens de definitie bevat onder alinea 7.2.1 van voornoemd document, moet de term « baan in gebruik » de banen aanwijzen die op een specifiek gegeven moment beschouwd worden als de best aangewezen (most suitable) om alle vliegtuigtypes op te vangen voor de landingen of de opstijgingen op een luchthaven ;

Normaal gezien landt en stijgt een vliegtuig tegen de wind in (Head wind) maar om veiligheidsredenen, capaciteit en milieuredenen kan niettemin een preferentiële baan aangeduid worden met het oog op de vermindering van het lawaai onder bepaalde vastgelegde waarden van de windcomponenten, en er bestaan derhalve op een luchthaven preferentiële banen die prioritair gebruikt worden in het kader van een preferentieel banenplan (PRS), dus met een rug en laterale windtolerantiemarge om bepaalde operationele gebruikslimieten van deze banen te behouden met de bedoeling een zekere luchthavencapaciteit te behouden en/of met als opzet het milieu onder behoud van de veiligheid van de vliegoperaties ;

Bijgevolg is een baan die op een luchthaven niet gebruikt wordt om het lawaai te verminderen noch in het kader van een preferentieel banenplan (PRS), een niet preferentiële baan die enkel als alternatieve of secondaire baan wordt gebruikt en enkel in headwind condities of ten gevolge van de sluiting of de tijdelijke onbeschikbaarheid van de bij voorkeur gebruikte preferentiële baan.

Het ICAO PANS-OPS document inzake de baanselectie en de windcomponenten (Doc. 8168 Procedures for Air navigation Services – Aircraft Operations, Aircraft Operations Vol III, Section 9 Noise abatement procedures). III-9-2-1 van 8/11/2018 en de aanbevelingen van ICAO inzake het gebruik van preferentiële banen met het oog op de vermindering van het lawaai bevat in de documenten – ICAO, Procedures for Air navigation Services – Aircraft Operations, 14^{de} Editie, 2001 en OACI, Aircraft Operations Vol I, 5e édition, 2006 :

ICAO: DOC. 4444

Chapter 2

NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS AND ROUTES

2.1 NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

2.1.1 Preferred runway directions for take-off and landing, appropriate to the operation, are nominated for noise abatement purposes, the objective being to utilize whenever possible those runways that permit aeroplanes to avoid noisesensitive aereas during the initial departure and final approach.

2.1.2 Runways should not normally be selected for preferential use for landing unless they are equipped with suitable glide path guidance, e.g. ILS, or a visual approach slope indicator system for operations in visual meteorological conditions.

2.1.3 A pilot in command can, for reasons of security, refuse to use a runway that has been proposed for noise abatement purposes

2.1.4 Noise abatement should not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances :

- a) if the runway surface conditions are adversely affected (e.g. by snow, slush, ice or water, mud, rubber, oil or other substances) ;*
- b) for landing :*
 - 1) when the ceiling is lower than 150 m (500 ft) above aerodrome elevation, or if the visibility is less than (1 900 m) ; or*
 - 2) if the approach imposes vertical minima higher than 100 m (300 ft) above aerodrome elevation, and*
 - i) when the ceiling is lower than 240 m (800 ft) above the aerodrome elevation ; or*
 - ii) if the visibility is less than 3 000 m ;*
- c) for takeoff, if the visibility is less than 1 900 m ;*
- d) when wind shear has been reported or forecast or when adverse weather conditions, e.g. thunderstorms, are expected to affect the approach or departure ;*
- e) when the crosswind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt), or if the tailwind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt).*

Op het niveau van ICAO is men bezig deze aanbevelingen bij te werken om die windcomponenten te verhogen naar 7 knopen rugwind en 20 knopen laterale wind tegen de naleving van technische condities en bijkomende prestaties die trouwens vervuld zijn op de Luchthaven Brussel-Nationaal. Zo verstuurde ICAO op 13 augustus 2009 een voorstel ter verhoging van de windcomponenten naar 7 knopen rugwind, met een wijzigingsvoorstel van haar procedureaanbevelingen voor de luchtnavigatiediensten en het management van het vliegverkeer, Hoofdstuk 7, procedures voor de luchthavencontrolediensten, punt 7.2, baanselectie, document SP 59/4-09/62 ;

De ICAO commissie van aeronautiek, heeft met haar document AN-WP/8549.PDP van 20 november 2011, een voorlopig rapport opgesteld voor een wijzigingsvoorstel van het PANS-ATM betreffende de gebruikte baankeuzeprocedure die 7 knopen rugwind als doorslaggevende factor aanbeveelt voor de baankeuze om het lawaai te verminderen, en hetzelfde wijzigingsvoorstel stelt voor de rukwinden aan te geven in haar meteorologische voorspellingen van zodra de rukwinden 5 knopen overschrijden. De Commissie heeft ingestemd met het overmaken van deze voorstellen aan de verdragstaten ; Op 28 februari 2013 heeft ICAO aan de Lidstaten een wijzigingsvoorstel gestuurd van de procedures van luchtvaarnavigatiediensten inzake de baankeuze in functie van windcriteria door een verhoging voor te stellen van de rugwindwaarden van 5 naar 7 knopen als doorslaggevende factor bij de gebruikte baanselectie om het lawaai te verminderen, en hetzelfde wijzigingsvoorstel stelt voor om de rukwinden aan te geven in de meteorologische vooruitzichten van zodra de rukwinden 5 knopen overschrijden. De opmerkingen van de deelstaten op dit wijzigingsvoorstel waren verwacht voor 14 juni 2013 en dit wijzigingsvoorstel moest van kracht worden op 13 november 2014;

Bijlage 3 van de ICAO « Meteorological Service for International Air Navigation » herneemt in haar 17e editie van juli 2010 bepaalde belangrijke definities wat de manier betreft om de wind, de rukwinden en de wind op hoogte te berekenen:

- **Wind calm** : wind van minder dan 1 knoop (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind)
- **Light wind** : wind van minder dan 3 knopen (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind)

- **Rukwind** : variatie van 10 knopen of meer van de gemiddelde windsnelheid tijdens de laatste 10 minuten (variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 10 kt or more) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c, 2)
- **Rukwinden als speciale procedures voor verminderde geluidshinder worden toegepast** : variatie van 5 knopen of meer van de gemiddelde windsnelheid tijdens de laatste 10 minuten (variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 5 kt or more when noise abatement procedures are applied) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c ,1)



4.15 WINDNORMEN

De waardebepaling van de windcomponenten voor het baangebruik en het gebruik van luchtvaartuigen vindt zijn oorsprong in een besluit van 13 augustus 1960 van de Federal Aviation Administration of kortweg F.A.A. van de Amerikaanse luchtvaartautoriteiten op bladzijde 7763: « F.A.A. Crosswind and Tailwind Take-Off and Landing limitations : « *Unless a greater value has been demonstrated and approved, the maximum crosswind takeoff and landing component shall be 20 knots and the maximum tailwind takeoff and landing component shall be 10 knots* ».

4.15.1 Evolutie van de waarden van de windcomponenten

- **Sinds 1980 :**
15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 8 knopen rugwind (14,7 km/u) zonder rukwinden volgens AIP AD.2.EBBR-10 punt 5.2.a, laatste versie gepubliceerd op 26 december 2002.
- **12.06.2003 :**
25 knopen zijwind (46 km/u) en 10 knopen rugwind (18,5 km/u) rukwinden inbegrepen volgens AIP amendement 06/2002, gepubliceerd op 9 mei 2003, AD 2-EBBR 10, punt 5.2.a Preferential Runway System.
- **19.02.2004 :**
15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 5 knopen rugwind (9,2 km/u) rukwinden inbegrepen volgens AIP amendement 02/2004, gepubliceerd op 5 februari 2004, AD 2-EBBR-16, punt 7.2.a Preferential Runway System.
- **19.02.2004 :**
25 knopen zijwind (46 km/u) en 10 knopen rugwind (18,5 km/u) rukwinden inbegrepen volgens NOTAM A244/2004.
- **04.03.2004 :**
15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 10 knopen rugwind (18,5 km/u) rukwinden inbegrepen volgens AIP amendement 03/2004, gepubliceerd op 4 maart 2004.
- **05.03.2004 :**
15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 8 knopen rugwind (14,7 km/u) rukwinden inbegrepen volgens NOTAM A291/2004, maar tijdens de nacht (23:00 tot 05:59 uur lokale tijd) wordt baan 20 ook als preferentiële baan aangewezen voor het vliegverkeer richting de bakens LNO, SPI, SOPOK, PITES of ROUSY. Deze versie vervangt het amendement 03/2004 van de A.I.P. dat verscheen op 04 maart 2004 en dat in voege moest treden op 18 maart 2004.
- **19.03.2004 :**
NOTAM A383/2004 bevestigt de waarden van de windcomponenten die hiervoor werden ingevoerd maar beperkt hun toepassing tot 22 maart 2004 om 22:59 uur lokale tijd.

- **22.03.2004 :**
15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 5 knopen rugwind (9,2 km/u) rukwinden inbegrepen voor de banen 25 rechts, 25 links, 07 rechts, 07 links en 15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 0 knopen rugwind (0 km/u) rukwinden inbegrepen enkel voor de banen 01 en 20 volgens NOTAM A385/2004.
- **13.05.2004 :**
15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 5 knopen rugwind (9,2 km/u) rukwinden inbegrepen voor de banen 25 rechts, 25 links, 07 rechts, 07 links en 15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 0 knopen rugwind (0 km/u) rukwinden inbegrepen enkel voor de banen 01 en 20 volgens AIP amendement 05/2004, gepubliceerd op 29 april 2004, AD-2-EBBR-25, punt 7.2.a en b Preferential Runway System.
- **27.05.2004 :**
15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 5 knopen rugwind (9,2 km/u) rukwinden inbegrepen voor de banen 25 rechts, 25 links, 07 rechts, 07 links en 15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 5 knopen rugwind (9,2 km/u) rukwinden inbegrepen voor baan 02/20 bij landingen en opstijgingen tijdens de nacht ; en 15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 0 knopen rugwind rukwinden inbegrepen voor baan 02/20 voor opstijgingen tijdens de dag, volgens NOTAM A668/2004.
- **17.03.2005 :**
20 knopen zijwind (36,8 km/u) en 7 knopen rugwind (12,95km/u) rukwinden inbegrepen voor de banen 25 rechts, 25 links, 07 rechts, 07 links en 15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 5 knopen rugwind (9,2 km/u) rukwinden inbegrepen voor baan 02/20 bij landingen en 68 opstijgingen tijdens de nacht ; en 15 knopen zijwind (27,6 km/u) en 0 knopen rugwind rukwinden inbegrepen voor baan 02/20 voor opstijgingen tijdens de dag, volgens amendement 03/2005 van de AIP.
- **01.07.2010 :**
7 knopen rugwind gedefinieerd met een tolerantie van 2 knopen :

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances:

- ➔ *When the runway is dry or wet and the crosswind component exceeds 15 kt (gusts included).*
- ➔ *When the runway is dry or wet and the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included), including a buffer value of 2 kt.*
- ➔ *When the runways are contaminated or when braking action is less than good.*
- ➔ *When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.*
- ➔ *When pilots report excessive wind at higher altitudes*
- ➔ *When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect arriving or departing traffic.*

When the wind components exceed the indicated values, a runway more into wind will be assigned. However, RWY 07L/R will not be used for landing, except when no other suitable runway is available. In headwind configurations, the crosswind component is not a limiting factor when take-off is conducted on pilot's responsibility and at ATC discretion.

- **19.09.2013 :**

7 knopen rugwind, maar rukwinden van 5 knopen die de gemiddelde windsnelheid niet beïnvloeden worden toegelaten onder de 12 knopen :

RWY in use		Tailwind	Tailwind 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

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances:

- ➔ *When the runway 19 or 25R/L is dry or wet and the crosswind component exceeds 15 kt (gusts included until 20 kt).*
- ➔ *When the runway 19 or 25R/L is dry or wet and the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included until 12 kt).*
- ➔ *When the runway 19 or 25R/L is contaminated or when braking action is less than good.*
- ➔ *When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.*
- ➔ *When pilots report excessive wind at higher altitudes*
- ➔ *When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect arriving or departing traffic.*
- ➔ *When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.*

When the wind components exceed the indicated values and prevent from using the preferential runway system, the most suitable runway into the wind (01 North, 07R/L East or 19 South) will be assigned. However, RWY 01 and/or RWY 07L/R cannot be used as runway for landing, except when no other suitable runway is available.

Unless any relevant safety factor prevents it, non-preferential RWY 01 and RWY 07R/L are to be assigned for landing only when the wind components exceed the indicated values on the preferential runways 19 or 25R/L and in headwind configuration with tailwind components between 0 and maximum 3 knots (light wind).

In headwind configurations, the crosswind component is not a limiting factor when take-off is conducted on pilot's responsibility and at ATC discretion.

- **06.02.2014 :**
7 knopen rugwind op de preferentiële banen :

RWY in use	RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOF and ARR)
Tailwind MAX	0 kt - 3 kt (incl)	0 kt - 3 kt (incl)	0 kt - 3 kt (incl)
Crosswind MAX	20 kt	20 kt	20 kt
RWY in use	RWY 25L/R	RWY 19 (TKOF only)	
Tailwind MAX	7kt	7kt	
Crosswind MAX	20 kt	20 kt	

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances:

- ➔ *When the crosswind component exceeds 20 kt (gusts included).*
- ➔ *When the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included).*
- ➔ *When the runways are contaminated or when braking action is less than good.*
- ➔ *When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.*
- ➔ *When pilots report excessive wind at higher altitudes resulting in go-arounds.*
- ➔ *When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect approaching, arriving or departing traffic.*
- ➔ *When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.*
- ➔ *For landing, when the ceiling is lower than 1.500 m (500 ft) or the VIS is less than 190 m. For departure, when the VIS is less than 1.900 m.*

Gust components are derived from the maximum 3 second average wind speed which occurred during the last 10 minutes (or a shorter period in case of a marked discontinuity).

4.16 JURIDISCH KADER VAN BEPALINGEN INZAKE WINDNORMEN EN BAANSELECTIE IN BELGIË

Inzake de Belgische luchtvaartwet

De ministeriële instructies die de aeronautische procedures vastleggen (keuze van het baangebruik, windnormen, bepalen van opstijgings- en landingsprocedures, beschrijving van de opstijg- en landingsroutes) zijn gebaseerd op volgende wetteksten:

- **Wet van 27 juni 1937** houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart:
- ➔ **Art.5 § 1.** *Worden eveneens bij koninklijk besluit uitgevaardigd, al de reglementsvoorschriften betreffende de luchtvaart en inzonderheid die betreffende de luchtvaartuigen, dezer*

bemanning, de luchtvaart en het luchtverkeer, het domein en de openbare diensten bestemd voor die luchtvaart en dat luchtverkeer, de bij de reglementen voorziene rechten, taksen, vergoedingen of gelden waaraan het gebruik van die domeinen en openbare diensten onderworpen is.

- **Koninklijk besluit van 15 maart 1954** tot regeling der luchtvaart, Belgisch Staatsblad van 26 maart 1954:
 - ➔ **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 luchtvaarterreinen.*
 - ➔ **Artikel 44:** *Bovendien kan de Minister of zijn gemachtigde de eisen inzake het gebruik van een luchtvaarterrein wijzigen om rekening te houden met de aan de omgeving ervan aangebrachte wijzigingen.*
- **Koninklijk besluit van 15 september 1994** tot vaststelling van de vliegverkeersregelen, Belgisch Staatsblad van 1 december 1994, opgeheven door het koninklijk besluit van 2014:
 - ➔ **Artikel 48:** *De overheid verantwoordelijk voor de luchtverkeersdienstverlening stelt de procedures vast die de verkeersleiders moeten toepassen.*
- **Koninklijk besluit van 19 december 2014** betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures:
 - ➔ **Artikel 2 § 2:** *De begrenzingen van het vluchtinlichtingengebied van Brussel alsmede deze van de algemene verkeersleidingsgebieden, van de plaatselijke verkeersleidingsgebieden, van de vluchtadviesroutes, de ATS-routes, de luchtvaarterreinverkeersgebieden en de klasse ATS-luchtruimen binnen het luchtruim bepaald in § 1, worden vastgesteld bij beslissing van de Minister of door de directeur-generaal.*
 - ➔ **Artikel 5:** *Behalve de verboden gebieden bepaald door de Koning krachtens artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart kunnen er gevaarlijke gebieden en gebieden met beperkingen bestaan. Zij worden bepaald door de directeur-generaal die, volgens het geval, de aard van het gevaar of de bijzondere beperkingen inzake het luchtverkeer omschrijft.*

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

- Beheercontract skeyes 2014, koninklijk besluit van 25 april 2014, Belgisch Staatsblad van 14 mei 2014 :
 - ➔ **Artikel 1 :** *Dit beheercontract 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.*
 - ➔ **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.*
 - ➔ **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.*
 - ➔ **Artikel 3 § 1,2° :** *Belgocontrol staat in voor het de vluchtinlichtingendienst, met het doel adviezen en inlichtingen te verstrekken die nuttig zijn voor een veilige en doeltreffende uitvoering van de vluchten.*

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

49

- ➔ **Artikel 11 § 1 :** *Belgocontrol voert CDO-procedures (Continuous Descent operations) in op de Luchthaven van Brussel-Nationaal op de preferentiële banen.*
- ➔ **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 beste oriëntering 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.*
- ➔ **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 zijn 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 :
 - ➔ **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.*
 - ➔ **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.*

Inzake baangebruik

- Ministerieel besluit van 6 april 2009, Belgisch Staatsblad van 24 april 2009, betreffende het beheer van de lawaaihinder op de Luchthaven Brussel-Nationaal :
 - ➔ **Artikel 2** *die de periodes zonder opstijgingen vastlegt.*

Inzake het niet overvliegen van bepaalde gedeelten van het Rijk

- **Koninklijk besluit van 11 juni 1954** houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het Rijk :
Het is verboden te vliegen boven de gedeelten van het grondgebied van het Rijk, begrensd door een kring met een straal van 1.500 meter waarvan de Koninklijke kastelen van Laken en Ciergnon het middelpunt zijn. (artikel 1). Belgisch Staatsblad van 4 juli 1954, Pagina 5.085
- **Koninklijk besluit van 14 april 1958** houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het Rijk :
Onverminderd de bepalingen van voormeld koninklijk besluit van 11 juni 1954, is het aan de luchtvaartuigen verboden te vliegen boven het gedeelte van de Brusselse agglomeratie gelegen binnen een kring met 5 km straal, met het park van Brussel als middelpunt (artikel 1). Zijn niet gehouden aan het verbod voorzien in artikel 1, de luchtvaartuigen die zich moeten houden aan de voorschriften en onderrichtingen van de dienst voor regeling van het luchtverkeer (artikel 2). Belgisch Staatsblad van 20 april 1958, Pagina 2.947.
- **Koninklijk besluit (II) van 14 april 1958** houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het Rijk :

Rekening houdend met de noodzaak de veiligheid te verzekeren in de zone van de Internationale en Universele Wereldtentoonstelling van 1958 en haar directe omgeving, is het de luchtvaartuigen verboden te vliegen boven de zone waar de Internationale en Universele Wereldtentoonstelling plaatsvindt (artikel 1). Zijn niet gehouden aan het verbod voorzien in artikel 1, de luchtvaartuigen die zich moeten houden aan de voorschriften en onderrichtingen van de dienst voor regeling van het luchtverkeer (artikel 2).

Dit besluit werd echter **NOOIT** ingetrokken aan het einde van de Internationale en Universele tentoonstelling van 1958. Belgisch Staatsblad van 20 april 1958, Pagina 2.948.

- **Koninklijk besluit van 19 september 2014, artikel 2:**

De begrenzingen van het vluchtinlichtingengebied van Brussel alsmede deze van de algemene verkeersleiding gebieden, van de plaatselijke verkeersleiding gebieden, van de vluchtadviesroutes, de ATS-routes, de luchtvaarterreinverkeersgebieden en de klasse ATS-luchtruimen binnen het luchtruim bepaald in § 1, worden vastgelegd bij beslissing van de Minister of door de directeur-generaal en artikel 5 voorziet dat behalve de verboden gebieden bepaald door de Koning krachtens artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart er gevaarlijke gebieden en gebieden met beperkingen kunnen bestaan. Zij worden bepaald door de directeur-generaal die, volgens het geval, de aard van het gevaar of de bijzondere beperkingen inzake het luchtverkeer omschrijft.

4.17 QUOTA COUNT SYSTEEM TIJDENS DE NACHT OP DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

Het regeerakkoord van 11 februari 2000 voorziet in de invoering van maatregelen tegen de geluidshinder die direct betrekking hebben op de vliegtuigen.

Deze maatregelen kunnen drie verschillende vormen aannemen :

- Het verbod om toegang te krijgen tot de Luchthaven van Brussel-Nationaal voor luidruchtige vliegtuigen, onder andere via de invoering van een maximale geluidsquota (QC = Quota Count) per beweging
- De invoering van een maximale geluidshinderquota per seizoen
- Aanmoedigingsmaatregelen

Het verbod op het gebruik van bepaalde categorieën van luidruchtige vliegtuigen kan de geluidshinder aanzienlijk verminderen.

Dit is de reden waarom de Regering een regeling heeft uitgewerkt die vliegtuigen die een bepaalde geluidsproductie overschrijden te verbieden om te landen of op te stijgen op Brussel-Nationaal vanaf 1 juli 2001.

Het doel van een quota per beweging is het verminderen van geluidspieken. In 2000 bedroeg het individuele geluidsniveau (QC) van vliegtuigen die de Luchthaven van Brussel-Nationaal aandeden meer dan 50,0.

Het ministerieel besluit van 26 oktober 2000, dat in het Staatsblad verscheen op 1 november 2000, keurt de regeling van BIAC betreffende de invoering van een systeem van akoestische geluidsquota tijdens de nacht goed door de maximale toegelaten lawaaihoeveelheid tijdens de nacht op de Luchthaven van Brussel-Nationaal vast te leggen.

Het koninklijk besluit van 25 september 2003 dat de regels en procedures vastlegt betreffende de invoering van exploitatiebeperkingen en het ministerieel besluit van 5 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de Luchthaven Brussel-Nationaal vervolledigt deze schikkingen.

De maximale toegelaten lawaaihoeveelheid per beweging wordt bepaald voor elk type vliegtuig in functie van het akoestische certificaat van het vliegtuig. Dit betekent dat een weinig luidruchtig vliegtuig een laag quotacijfer (Quota Count) krijgt en een luidruchtiger vliegtuig een hogere QC.

Bewegingen van vliegtuigen met een individueel QC cijfer van meer dan 12,0 zijn verboden tijdens de nacht (van 23:00 tot 06:00 uur) sinds 1 januari 2003. In juni 2001 bedroeg de maximale geluidsquota nog 20.

Dit impliceert dat bepaalde types van vliegtuigen die uitgerust zijn met een verouderde technologie of waarvan de massa bij opstijging het gemiddelde ruimschoots overschrijdt, niet toegelaten zijn. Deze dwingende maatregel kan slechts op twee manieren worden nageleefd:

- ➔ In de meeste gevallen (Boeing 727 gehushkateerd), moet de operator zijn vloot vernieuwen, wat reeds werd verwezenlijkt door de meeste maatschappijen die tijdens de nacht opereren op Brussel-Nationaal
- ➔ Voor enkele recente vliegtuigen die over een grote ladingscapaciteit beschikken (Boeing 747 en Dc-10), moeten de operatoren ofwel kleinere vervangingsvliegtuigen gebruiken ofwel hun tijdschema's aanpassen.

Sinds 31 oktober 2004 wordt de periode 06:00 tot 07:00 uur lokale tijd, « vroege morgen » genaamd, eveneens getroffen door een verbod om elke opstijging uit te voeren door een vliegtuig waarvan het individuele geluidsniveau hoger ligt dan QC 24,0. Dit betekent dat de vliegtuigen van het type Boeing 747-200, 300 en 400 en Tristar L101 niet meer mogen opstijgen tussen 06:00 uur en 06:59 uur lokale tijd.

4.17.1 Vliegtuigen verboden tijdens de nacht op Brussel-Nationaal

- 1 juli 2001, de vliegtuigen met een geluidsquota van 20,0 en meer
- 1 juli 2002, de vliegtuigen met een geluidsquota van 16,0 en meer
- 1 januari 2003, de vliegtuigen met een geluidsquota van 12,0 en meer
- 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquota van 8,0 en meer

4.17.2 Vliegtuigen 's morgens (van 06:00 uur tot 07:00 uur) verboden op Brussel-Nationaal

- 31 oktober 2004, de vliegtuigen met een geluidsquota van 24,0 en meer
- 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquota van 12,0 en meer

4.17.3 Vliegtuigen overdag (van 07:00 uur tot 21:00 uur) verboden op Brussel-Nationaal

- 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquota van 48,0 en meer

4.17.4 Vliegtuigen s 'avonds (van 21:00 uur tot 23:00 uur) verboden op Brussel-Nationaal

- 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquota van 24,0 en meer

A.I.P. : EBBR AD 2.21 Noise Abatement Procedures

1 GENERAL

1.1 Noise Restrictions

Movements of jet aircraft with MTOW ≥ 34 T or with a capacity of more than 19 seats (crew-only seats excl) are restricted:

- *take-off or landing with QC > 8.0 is forbidden between 2200 and 0459 (2100 and 0359);*
- *take-off or landing with QC > 12.0 is forbidden between 0500 and 0559 (0400 and 0459);*
- *take-off with QC > 48.0 is forbidden between 0600 and 1959 (0500 and 1859);*
- *landing with QC > 24.0 is forbidden between 0600 and 1959 (0500 and 1859);*
- *take-off with QC > 24.0 is forbidden between 2000 and 2159 (1900 and 2059);*
- *landing with QC > 12.0 is forbidden between 2000 and 2159 (1900 and 2059).*

Exemptions may be granted for:

- *take-off between 2000 and 2159 (1900 and 2059) with QC ≤ 26.0 (with a maximum of 3% of the number of take-offs per year for this time period);*
- *take-off between 2200 and 0459 (2100 and 0359) with QC ≤ 12.0 (with a maximum of 200 take-offs per year only for aircraft that operated at EBBR between 25 OCT 2008 and 24 OCT 2009);*
- *landing between 2200 and 0459 (2100 and 0359) with QC ≤ 12.0 (with a maximum of 300 exemptions per year).*



Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

QC DEPARTURES (0 – 4,0)	
Learjet 45	0,1
E145	0,6
Embraer 145	0,6
Airbus 20 Neo	0,7
Bombardier CRJ-700	1,2
B 737 Max	1,2
A 319	1,3 – 2,5
B 737-500	1,3
Bombardier CRJ-900	1,3
SU95	1,5
B 787-800	1,9 – 2,1
Embraer 170	2,1
A 350-900	2,1 – 2,3
Embraer 195	2,2
B 737	2,2 – 2,4
B 737-400	2,4
B 737-700	2,4
A 320	2,4 – 2,9
B 737-800	2,5 – 4,5
B 787-800	2,7 – 3
B 787-900	2,8
B 757-200	2,8 – 3,1
A 321	3,8 – 4,1

QC DEPARTURES (4,1-8,0)	
B 737-900	4,0 – 5,2
A 300-600 F	4,1 – 6,7
B 757-200 F	4,2
B 767-600	7,2
B767-300	7,2
A 330-200 F	8,0

QC DEPARTURES (8,1-12,0)	
A 388	10,4
B 777-200 P	10,7 – 12,6
B 777L F	11,4 – 11,9
A330-300	7,9 – 9,3
A330-200	7,9 – 11,2
B 777 W	10,8 – 11,2

QC DEPARTURES (12-26,6)	
B747-400F	22,1 – 26,6

4.18 VLIEGTUIGTYPES

Sommige vliegtuigen, meer dan andere, zorgen voor geluidsoverlast, vliegen lager dan andere en veroorzaken hierdoor meer lawaai. Dit geluid hangt af van het type vliegtuig, motor, aantal reactoren, gewicht bij het opstijgen en ook externe factoren zoals het temperatuur, atmosferische druk, de kracht die vrijgelaten wordt bij het opstijgen en de beschikbare afstand die beschikbaar is bij het opstijgen (TORA).

De documenten FAA-N JO 7110.525 van 8 april 2010 en ICAO DOC 4444 PANS-ATM klasseren de vliegtuigen volgens hun gewicht maar vooral om turbulentieredenen.

De grote vliegtuigen hebben een maximum gewicht bij het opstijgen (MTOW), zwaarder dan 136 ton.

The ICAO wake turbulence category (ITC) is entered in the appropriate single character wake turbulence category indicator in Item 9 of the ICAO mode/ flight plan form and is based on the maximum certificated take-off mass, as follows:

- H (Heavy) aircraft types of 136 000 kg (300 000 lb) or more;
- M (Medium) aircraft types less than 136 000 kg (300 000 lb) and more than 7000 kg (15 500 /b); and
- L (Light) aircraft types of 7 000 kg (15 500 lb) or less



MTOW= MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT	
Learjet 45	10
E145	20
Embraer 145	20 – 21
Bombardier CRJ-700	33
Embraer 175L	37
Bombardier CRJ 900	38
Embraer 170	39
Soukhoï Superjet 100	46
SU95	46
F-100 Super Sabre	46
Embraer 195	51
E 195	51
B 737-500	61
B 737-300	63
B 737-400	63 – 69
A 319	64 – 76
B 737	65 – 70
B 737-800	67 – 80
B 737-700	69
A 320	71 – 8
A 20 Neo	74
A 321	83 – 89
B 737 Max	83
B 737-900	86
B 757-200	100 – 109

ABOVE 136 MTOW	
A 300-600	153 – 171
B 767-300	187
A 330-300	215 – 235
A 330-200 P	215 – 242
A 330-200 F	233
B 787-800	220 – 228
B 747-400 P	233
B 747-400 F	395 – 413
B 787-900	251
A 350-900	268 – 275
A 340-300	275
B 777-200	294 – 298
B 777 P	348
B 777 L	313 – 352
B 777 W	341 – 352
B 747-800	448
A 388	575

De voornaamste vliegtuigen die het object vormen voor de klachten, op niet-exhaustieve wijze:

- Boeing 767,777,787
- Airbus A.330 en A.340
- Boeing cargo 747
- Boeing cargo 777 vliegen 's nachts op basis van een beperkte gewichtsberekening
- Sommige militaire vliegtuigen C130,C17, C5 Galaxy, KC 135 en Boeing 707 AWACS

4.19 CARTOGRAFIE OF KADASTER VAN HET GELUID

Een nette en duidelijke cartografie van de overvlogen zones, en de impact van de stadswijken, bestaat nog steeds niet en werd nog niet gerealiseerd.

Echter, de kennisgeving die genomen werd door de Raad van Ministers van de Federale Regering op datum van **3 december 2003** betreffende de organisatie van de vluchten rond Brussel-Nationaal vermeldde:

« De Raad gaat akkoord met het rapport in bijlage, met dien verstande dat het regime is goedgekeurd en waaraan onmiddellijke goedkeuring wordt gegeven tot uitvoering ervan. Dit is een voorlopig regime die volledig zal worden herbekeken na een complete evaluatie en goedkeuring van kadaster van geluid op een voldoende lange periode »

Samenvatting van het besluit van de Raad van Ministers:

- **Voorlopig** regime
- **Herzien** van de beslissing
- **Complete evaluatie**
- **Goedkeuring van geluidskadaster**

Sinds 2002, pleit de Ombudsdienst voor de totstandkoming van een complete cartografie, voor de actuele overvluchten rond Brussel-Nationaal, de enige echte garantie om een duidelijke visie te garanderen en zonder omwegen van de exacte situatie wijk per wijk en gemeente per gemeente.

Deze cartografie moet zéér precies kunnen vaststellen wie er overvlogen wordt, in welke periode, onder welke omstandigheden, op welk moment, vanaf welke baan, volgens welke vluchtprocedure, met welke geluidshinder, met welke overgangsintensiteit, met welke luidruchtige punten en met welke geluidsfrequentie.

Zolang deze cartografie niet bestaat, zou iedereen alles kunnen beweren en het tegenovergestelde, zonder tastbaar bewijs, zonder wetenschappelijk betrouwbaar en erkend document, laten wij de deuren open voor allerlei onterechte en subjectieve informatie.

4.20 VEILIGHEIDSSSTUDIE

Er werden **4 specifieke studies** uitgevoerd om de waarde te kunnen vaststellen van de ideale windnormen op basis van componenten voor de Luchthaven van Brussel-Nationaal:

- **AAC**, « *Safety case study on cross and tailwind criteria* », gerealiseerd in opdracht van Brussels Airport op 12 mei 2004, en die een aanbevolen waarde van componenten adviseert van 7 knopen rugwind voor baan 25 R/L ;
- **DGLV**, « *Vergelijkend onderzoek voor componenten van 7 knopen rugwind en 20 knopen zijwind voor een preferentieel gebruik van baan 25 en 07 (R&L) van de Luchthaven van Brussel-Nationaal* », gerealiseerd door het DGLV namens de Belgische Regering op 10 januari

2005, en die een aanbevolen waarde van componenten adviseert van 7 knopen rugwind voor baan 25 R/L;

- **AIRSIGHT**, « *Study on the maximum wind component figures applicable to the use of runways at the Brussels National Airport* », gerealiseerd namens de Belgische Federale Regering op datum van 24 september 2009, en die een waarde van componenten adviseert van 5 knopen rugwind voor baan 25 R/L, deze studie werd niet goedgekeurd door de Federale Regering;
- **EGIS-AVIA**, « *Studie tot gebruik van baan 20 op Brussel-Nationaal* », gerealiseerd voor het DGLV op datum van 3 juli 2013 ; en die aanbeveelt om de tonnage van de vliegtuigen die opstijgen van baan 20 te beperken tot maximum 80 ton als de waarde van de componenten 7 knopen rugwind bedraagt, deze studie werd goedgekeurd door de Federale Regering op 10 juli 2013;



4.21 CONDENS SPOREN OF CONTRAILS

Een **condens spoor**, ook genoemd als *cirrus homogenitus* in de nieuwe internationale wolken-atlas van 2017, zijn kunstmatige wolken die ontstaan achter het vliegtuig. Dit fysische verschijnsel, maakt deel uit van complexe atmosferische verschijnselen, werd bestudeerd in 1950 en is afkomstig van condensatie van het dampwater, dat wordt geproduceerd door vliegtuigen die zéér hoog vliegen. Het fenomeen komt vaker voor als de lucht overbelast is. Synoniemen hiervan zijn dampsporen, vliegtuigstrepen of **contrail** (afkomstig van **condensation trail**).

Deze sporen komen meestal voor op een hoogte vanaf 8.000 m, als de vochtigheidsgraad hoger is dan 68 %, de temperatuur inferieur is aan -39 °C, op vrieskernen die grotendeels ontstaan door gas en verbranding. Ze vervagen meestal snel door sublimatie maar kunnen zich ook transformeren, in sommige gevallen bij luchtvochtigheid en temperatuur, in soortgelijke kunstmatige wolken zoals langwerpige cirruswolken. Deze kunstmatige wolken kunnen dan de volledige luchtoppervlakte bedekken, vooral het noordelijke halfmond. Deze kunnen meerdere uren zichtbaar blijven, soms tientallen uren.

De vorming van deze sporen zorgt voor een weerkaatsingsvermogen en verhoogt het mondiaal effect van energie-uitwisseling in de luchtvaart, hiernaast lijkt het dat de luchtvaart de productie van de sporen probeert te verhogen. Door de impact en de effecten zorgt de luchtvaart voor een verdubbeling van verantwoordelijkheid voor de verwarming van de aarde, een verhoging die we vroeger als zwak vonden in tegenstelling tot andere vormen van vervoer.

De aanwezigheid van deze condensatie is meestal vastgesteld door het COTRA, afkorting voor het Engelse *C*ondensation *T*Rails *A*loft, dit vinden we terug in het meteorologisch rapport METAR.

Deze worden dus enkel geproduceerd door overvluchten van een grote hoogte, ze zijn ook zéér goed zichtbaar bij uitstekende weersomstandigheden, een mooie blauwe lucht zonder wolken.



4.22 FONDS VOOR DE BEPERKING VAN DE MILIEUOVERLAST IN DE OMGEVING VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL FBMOL

4.22.1 Creatie

De wet van 12 augustus 2000 (BS 31.08.2000, pagina 29.922) houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen, ontwikkelde een organisch budgettair fonds 33-4, hetzij het Fonds voor de beperking van de milieuoverlast in de omgeving van de Luchthaven Brussel-Nationaal (FBMOL), artikel 232.

Aard van de inkomsten van het Fonds FMBOL:

De ontvangsten zouden bij een besluit en na overleg in de Raad van Ministers door de Koning worden toegewezen (geïdentificeerde boeten en gebruiksheffingen, evenals stortingen van BIAC aan de Schatkist).

Parlementair document **DOC 50 1447/004** Begroting van wegen en middelen, pagina 69/70 in het budgettair fonds:

«Na afloop van de Raad van Ministers van 1 juni 2001 werd niettemin herinnerd aan de beslissing dat fonds op te richten en aan de beslissing een lawaai vergoeding van 25 Belgische frank per dag en 30 Belgische frank per nacht per passagier of per 100 kg cargo te voeren. Het Rekenhof stelt vast dat de ontwerp-begroting voor 2002 dat fonds niet vermeldt in de begrotingstabellen zonder dat echter zijn wettelijk bestaan is opgeheven ».

4.22.2 Financiering

Overeenkomst van overheid op 22 februari 2002: punten 6.1 en 6.2:

6.1 Wat de bepalingen van de **isolatiezone** betreft, wordt volgend scenario (cfr. Bijlage 2) weerhouden: een WHO-combinatie van hoogstens 10 manifestaties $\geq$ dB(A) L_{Amax} , en hoogstens 5 manifestaties van $\geq$ 50 dB(A) L_{Amax} (over 5 dagen), beiden gecombineerd met een gemiddelde L_{Aeq} van 26 dB(A). Het isolatiedoel, waarbij rekening wordt gehouden met een reële isolatie van het huis, is een piekresultaat van L_{Amax} 45 in de slaapkamer, rekening houdend met een aantal toegelaten overschrijdingen zoals hierboven aangegeven en met het bestaan van Gewestelijke immissienormen.

6.2 De betrokken Regeringen aanvaarden het voorstel van de Federale Regering, zoals geformuleerd in bijlage 3. Het betreft de **concrete uitvoering van het isolatieprogramma**. Dit voorstel heeft onder meer betrekking op de structuur en het beheer van het programma en bevat garanties voor de financiering en de tijdige uitwerking ervan en de betrokkenheid van de ter zake gemeenten. Alvorens hiernaar over te schakelen komen de betrokken Regeringen volgende principes overeen:

- *Het isolatieprogramma geldt enkel voor het woningpark dat bestaat op de datum van invoering van de isolatienorm die de Gewesten zo snel mogelijk moeten inschrijven in hun regelgeving voor de bouw van nieuwe woningen;*
- *Er moet op basis van objectieve criteria een procedure worden uitgewerkt voor de aanpassing van de contouren (gebaseerd op simulaties) bij de concrete situatie op het terrein;*
- *Eveneens moet worden uitgeklaard wie beslist om in te gaan op het aanbod, de eigenaar of de huurder, de Regeringen erkennen het principe dat de huurder desnoods de eigenaar moet kunnen verplichten in te gaan op het isolatievoorstel; hierbij moet ook de problematiek van de sociale huisvesting worden betrokken;*
- *Het voorwerp van de isolatie heeft betrekking op de slaapvertrekken; dit begrip moet juridisch sluitend worden omschreven;*
- *De financiering van het isolatieprogramma wordt, al naargelang van de geluidszone binnen de contour voor 15%, 10% of 0% (voor de binnenste zones) gedragen door de eigenaar;*
- *Om juridische en praktische problemen te vermijden blijft de isolatienorm contact tenminste gedurende de uitwerking van het isolatieproject;*
- *De door de Federale Regering, met BIAC afgesproken tarifiering, kan niet meer worden verhoogd; ook kan BIAC in geen enkel opzicht de additionele schuldenlast op zich nemen om de uitvoering van het programma te versnellen; daarom moet een mechanisme worden uitgedacht dat, zonder de financiële positie van BIAC te bezwaren, de versnelde uitvoering tussen een financieringsvennootschap (ISOL-FIN) waarin de publieke overheden een meerderheid hebben opdat de schulden niet aan BIAC toerekenbaar zijn enerzijds, en een exploitatievennootschap (ISOL-EX) anderzijds om toch een soepele werking te kunnen garanderen, die het programma uitvoert, zoals bepaald door ISOL-FIN.*

4.22.3 Afschaffing

Dit Fonds werd afgeschaft op 5 maart 2002 ter uitvoering van de beslissing van de Raad van Ministers op 27 april 2001 om de missies over te dragen naar BIAC, onder andere de financiering. BIAC (vandaag de dag, Brussels Airport Company) heeft dit Fonds nooit uitgevoerd of gefinancierd.



Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

63

4.22.4 Parlementaire vragen

Belgische Senaat, Schriftelijke vraag n°4-4093 van 14 augustus 2009:

Er werd binnen dit organiek fonds tot op heden geen enkele activiteit geregistreerd. Het saldo van de beschikbare middelen is bijgevolg "nihil".

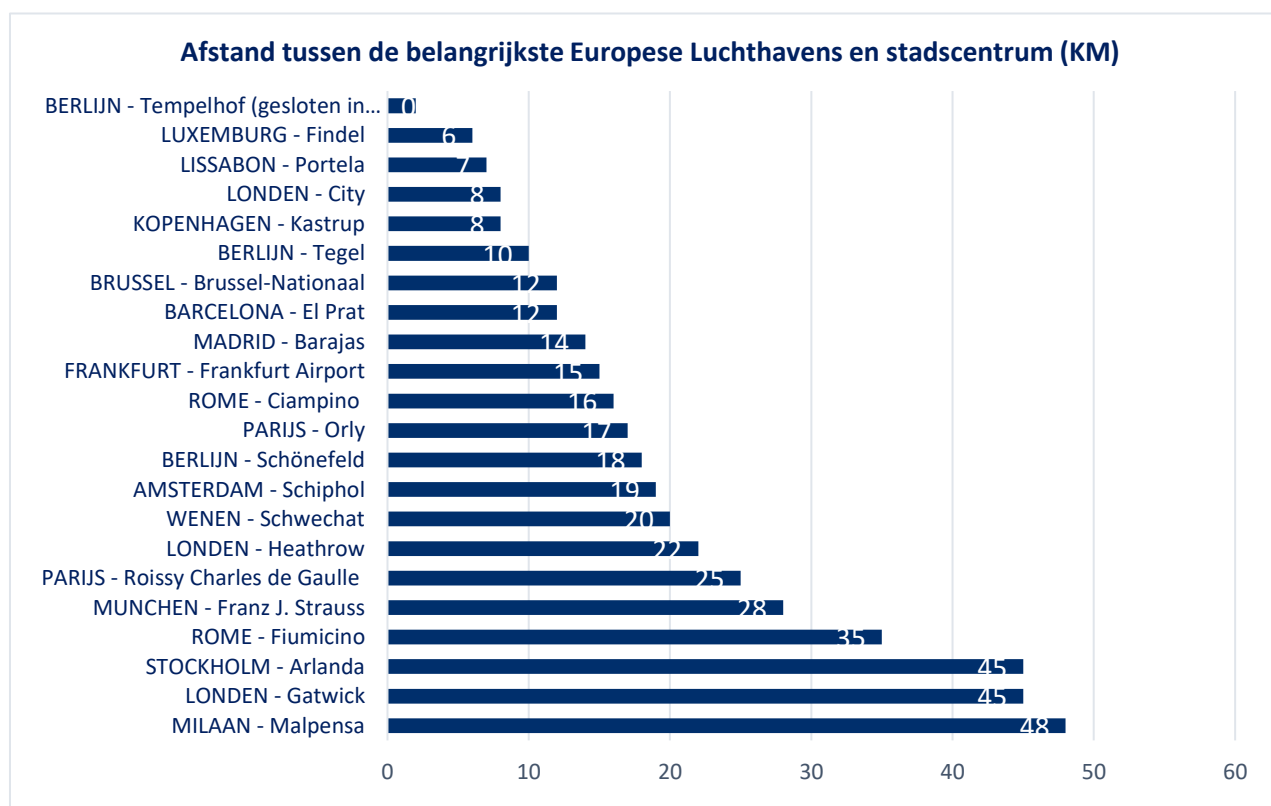
Belgische Senaat, Schriftelijke vraag n°4-4820 van 22 oktober 2009:

De uitvoeringsbesluiten werden niet genomen. Betreft de lawaaitaks werden er ook geen beslissingen genomen.

5. Luchtvaartslot van de Luchthaven

De landings-en opstijgtijden van de luchthaven (ook «slot» genoemd) is een toestemming die door een coördinator wordt gegeven, het betreft de uurregeling voor landingen en opstijgingen van een gecoördineerde luchthaven.

Op basis van een capaciteitsanalyse wordt de Luchthaven Brussel-Nationaal (Brussels Airport) volledig gecoördineerd sinds 23 juni 2003. Dit betekent dat elke luchtvaartmaatschappij of andere vliegtuigexploitant die wenst te landen of te vertrekken van de Luchthaven Brussel-Nationaal moet beschikken over een uurregeling die toegewezen is door de coördinator. Er worden uitzonderingen gemaakt voor vluchten van de overheid, dringende landingen en humanitaire vluchten.



De voor Mobiliteit en Vervoer bevoegde minister heeft de vzw Belgium Slot Coordination (BSC) benoemd tot coördinator van de Luchthaven Brussel-Nationaal. BSC is dus verantwoordelijk voor de beschikbare uurregelingen van deze luchthaven.

Deze praktijk leidt u tot de uitvoering van de verordening (CEE) n°95/93 betreffende gemeenschappelijke regels over de toewijzing van de uurregeling in de luchthavens van de gemeenschap.

Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Artikel 1. In artikel 2 van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de Luchthaven Brussel-Nationaal wordt het volgende lid toegevoegd :
" 12° nachtslot : door de coördinator van de Luchthaven Brussel-Nationaal, overeenkomstig Verordening (EEG) Nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens, gegeven toestemming om de gehele voor de uitvoering van een luchtdienst noodzakelijke infrastructuur op de Luchthaven Brussel-Nationaal te gebruiken op een welbepaalde datum en landings- of opstijgingstijdstip tijdens de nacht zoals toegewezen door de coördinator; "

Art. 7ter. De coördinator van de Luchthaven Brussel-Nationaal mag per kalenderjaar hoogstens 16.000 nachtslots toewijzen, waarvan maximaal 5.000 slots voor vertrekkende nachtvluchten.

Het nieuw jaarlijks maximaal aantal nachtslots werd in het kader van de regeringsakkoorden van 19 december 2008 en de Milieuvergunning van 11 september 2008 vastgelegd op jaarlijks maximum 16.000 nachtslots vanaf 2009, waarvan maximum 5.000 slots voor de opstijgingen (het oude plafond bedroeg 10.128 opstijgingen) en 11.000 slots voor de landingen (het oude plafond bedroeg 14.872 landingen).

6. Luchtvaartongevallen op Brussel-Nationaal

- **15 februari 1961:** Boeing 707-329 – OO-SJB – SABENA, neerstorting in Berg tijdens een landingsprocedure op baan 20, 73 dodelijke slachtoffers
- **17 januari 1967:** Cessna 310, OO-SEA, neerstorting bij de opstijging op het einde van de baan 26R, tijdens een ontwikkeling van een vlucht, omgekeerde functionering bij de vleugels tijdens het besturen, 2 dodelijke slachtoffers
- **10 januari 2003:** Cessna 182, FEDERALE POLITIE, neerstorting op de kruising van baan 20 en 25R, 2 dodelijke slachtoffers
- **25 mei 2008:** Boeing 747-209 F – N704CK, KALITTA AIR, valt uiteen op het einde van baan 20 na een onderbroken opstijging naar aanleiding van een vogel die belande in de reactoren

7. Luchtvaartincidenten op Brussel-Nationaal

- **20 mei 1993:** DC 10, van de luchtvaartmaatschappij SCIBE F-ODLZ in opdracht van Air Zaïre, verrichtte een verkeerde interceptie van het I.L.S. tijdens zijn landing op baan 02, bevond zich in het midden van mist boven de ziekenhuizen van Sint-Lucas te Sint-Lambrechts-Woluwe op een zeer lage interceptie hoogteligging
- **27 maart 2000:** voorkomen botsing tussen een Airbus A.320 LUFTHANSA DHL4428 die een « go around » verrichtte op baan 25L en een Airbus A.320 SABENA SAB3617 opstijgend vanuit baan 25R die gebruik maakte van de bocht naar links op 1700 voet
- **7 juli 2004:** Tail strike van een Avro RJ 100 van SN BRUSSELS AIRLINES op het einde van de baan 25R
- **9 november 2004:** Airbus A-330-300 van SN BRUSSELS AIRLINES op terugkomst vanuit Afrika moest verplicht landen op baan 02 naar aanleiding van slechte visibiliteit en in functie van het plan Anciaux. De piloot onderschepte de baan niet en maakte een « go around », en vroeg om te kunnen landen op baan 25L met 5,5 knopen rugwind. Dit werd hem geweigerd, hierdoor moest hij verplicht landen op de luchthaven van Oostende
- **28 januari 2006:** voorkomen botsing tijdens de eindnadering in Stokkel in het midden van de landingsbaan 02 tussen een MD-11 EVA AIR CARGO gevolgd op 4 NM door een Boeing 757 DHL die zijn vlucht vertraagde door de zagturbulentie van MD-11 gevolgd op 2 NM door een MD-80 ALITALIA, de scheiding tussen DHL en ALITALIA zijnde 2 NM was verticaal tussen 400 en 700 voet, ALITALIA heeft de as van interceptie van de baan verlaten
- **22 augustus 2005 tot 22 maart 2006:** DC 8-62 9XR-SC Freighter van de Rwandese luchtvaartmaatschappij SILVERBACK CARGO mocht niet opstijgen vanuit Brussel-Nationaal door meerdere overtredingen met betrekking tot het onderhoud van het vliegtuig ; na de herstellingen verliet hij België op 22 maart 2006 voordat hij door de Europese Commissie werd verbannen in Europa na zijn registratie op de zwarte lijst van de Europese Commissie op zaterdag 25 maart 2006
- **31 augustus 2006:** opstijging van baan 20, Airbus A.330 die de vlucht SN351 van SN BRUSSELS AIRLINES verrichtte richting Kinshasa met panne van een reactor na opstijging behield de hoogte van 1.500 voet voor zijn landing
- **27 oktober 2008:** Tail Strike van Boeing 747-228F OO-CBA van CARGO B op het einde van de baan 25R
- **5 oktober 2016:** voorkomen vliegtuigongeluk aan grond tussen een Embraer ERJ-195 DOLOMITI AUR die de vlucht DLH4TX verrichtte, vertrekkende van baan 07R zonder enige toestemming, terwijl Airbus A.320 LINGUS AER die de vlucht EIN638 verrichtte ging landen op baan 01
- **23 februari 2018:** vermeden botsing tussen een Embraer ERJ-125 EUROPA AIR EXPRESS-AEA1171 en een Airbus A.320 LUFTHANSA-DLH4Y beide opstijgend van baan 07R met verticale splitsing van 600 voet en 1,36 NM horizontaal
- **29 maart 2019:** vermogensverlies boven Meise door een reactor van een Boeing 747-400 KALITTA opstijgend vanaf baan 25R volgens de DENUT procedure

8. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de geluidshinder

De uitvoerende macht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nam op datum van 27 mei 1999 een arrest van de Regering op, betreffende de bestrijding van het geluid die veroorzaakt wordt door het vliegverkeer ; arrest dat gepubliceerd werd in het Belgisch Staatsblad van 11 augustus 1999 en dat in werking trad in februari 2000.

Dit arrest betreft twee zones van geluidshinder in de omgeving van de luchthaven en bepaalt de geluidsnormen die niet mogen overschreden worden door de vliegtuigen die deze zones overvliegen. Er zullen boetes worden ingevoerd voor vliegtuigen en luchtvaartmaatschappijen die de geluidsnormen overtreden, met als doel om de maatschappijen aan te moedigen enkel gebruik te maken van stille, moderne en minder vervuilende vliegtuigen.

8.1 ARREST BETREFFENDE DE BESTRIJDING TEGEN DE GELUIDSHINDER

Het besluit van de Overheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 27 mei 1999, verschenen in het Belgische Staatsblad van 11 augustus 1999, betreffende de bestrijding die veroorzaakt wordt door het vliegverkeer, is in werking getreden op 1 januari 2000.

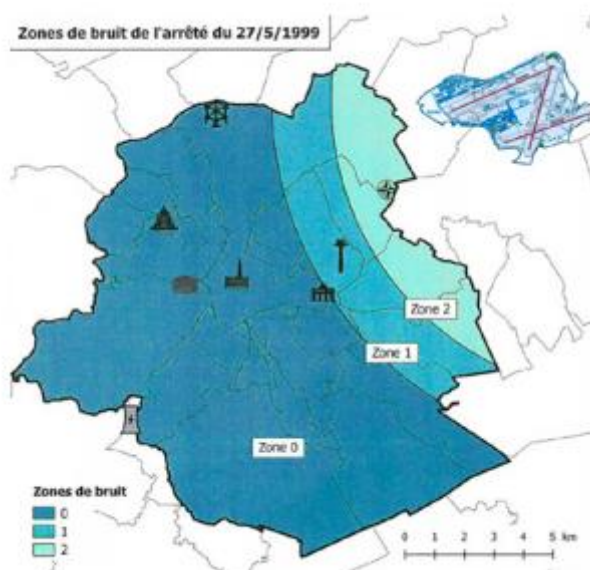
Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt in 3 delen gesplitst : van zone 2 die het dichtstbijzijnde is van de luchthaven tot zone 0 die het volledige gewest bedekt.

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

	Overdag	Tijdens de nacht
Zone 0	80	70
Zone 1	90	80
Zone 2	100	90

Ongeacht de weersomstandigheden, het waargenomen geluidsniveau die veroorzaakt wordt door overvluchten mag niet hoger liggen dan de waarde die voor elke zone wordt vastgesteld.

8.2 BRUSSELSE GELUIDSNORMEN: DE FEITEN



De zones 1 en 2 worden het meest getroffen door de geluidshinder

9. Kaarten en schema's van de overvlogen gemeenten

In overeenstemming met onze taak om te informeren over de gevolgde trajecten zoals bepaald in artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal, hebben we een approximatieve beschrijving ondernomen van de overvlogen gemeenten door de vliegbewegingen, zowel landingen als opstijgingen, die opereren vanaf de Luchthaven Brussel-Nationaal, en dit op basis van de vluchtroutes die we ontvangen.

We vestigen in het bijzonder de aandacht op het feit dat de baan die door een vliegtuig wordt gevolgd afhangt van een groot aantal bijkomende factoren (type vliegtuig, aantal motoren, bestemming, hoeveelheid kerosine, gewicht bij het opstijgen, externe temperatuur, zichtbaarheid, atmosferische druk, meteorologische condities, vochtigheid van de lucht, enz.) wat als gevolg heeft dat de " ideale" banen van de vliegtuigen louter **ter indicatie** worden vermeld. **Een zelfde vliegtuig zal nooit exact twee keer dezelfde plaats overvliegen, voor zover je dit kan vergelijken.**

Het preferentieel banenplan van de banen 25R/L wordt altijd toegepast onder voorbehoud van de beschikbaarheid van de banen door werken, onderhoud of ongunstige meteorologische condities.

Op dezelfde manier kan de dienst belast met de controle van het vliegverkeer op elk moment om **veiligheidsredenen** rechtstreekse trajecten of afwijkende procedures ten opzichte van de beschreven 'ideale' banen opleggen of aanbevelen (Radar Vectoring), zonder enige uitleg of verklaring.

We benadrukken nogmaals de grootste terughoudendheid wat de beschrijving van deze banen betreft die louter indicatief zijn : een vliegcorridor is erg breed en wordt niet afgebakend door bermen zoals een autoweg.

Bovendien bestaat er strikt genomen GEEN « luchtvaartroute », aangezien het gaat om een gepubliceerde procedure die niet wordt afgebakend door een afsluiting of gedefinieerd wordt als een corridor. Voor die reden zullen we het prioritair hebben over luchtvaartprocedures en niet over luchtvaartroutes, want de term « route » geeft de indruk van een fysieke afbakening in het luchtruim, wat geenszins het geval is.

Enkel de nauwkeurige RNAV-procedures die de vliegtuigen doet evolueren via verplicht te overvliegen punten zouden als « routes » kunnen worden bestempeld, wat het geval is voor de CIV 2 D procedure die het Kanaal van Brussel overvliegt.



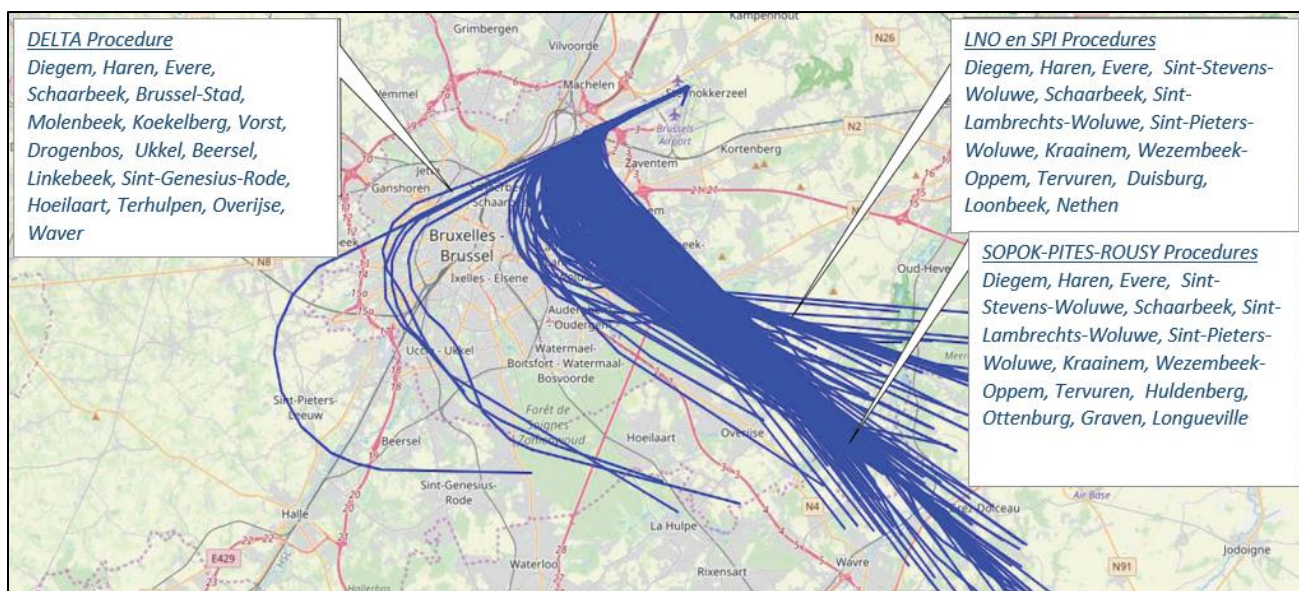
9.1 KAARTEN VAN HET PREFERENTIEEL BAANGEBRUIK

- Opstijgingen 25R op bocht naar rechts en 'rechtdoor'

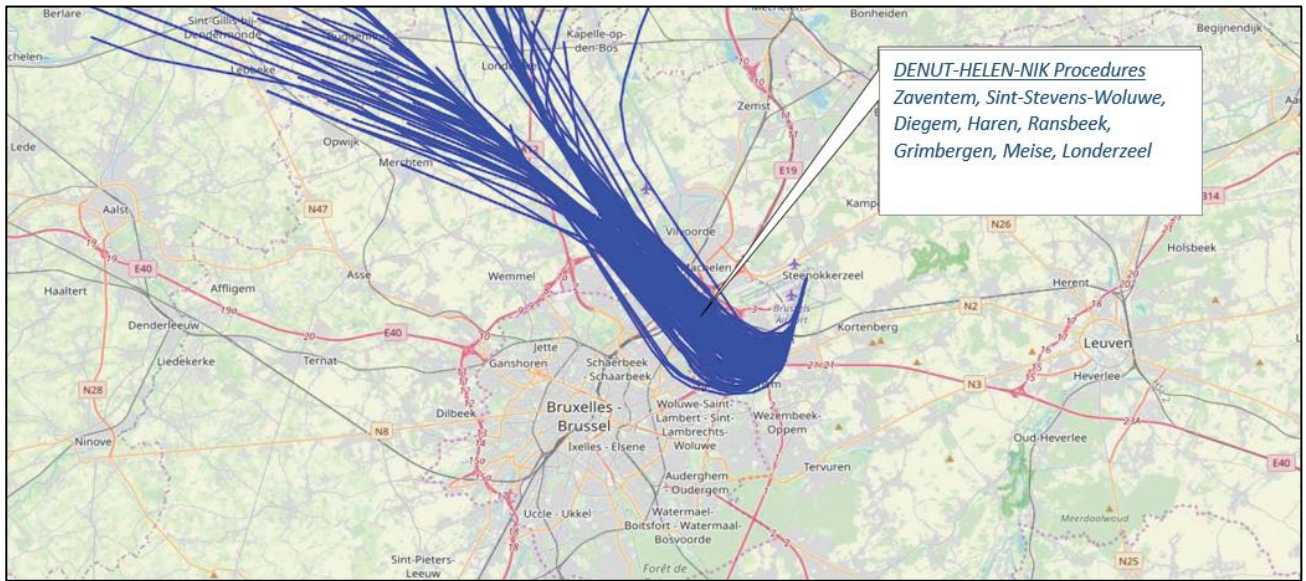


(*) De lijst van de overvlogen gemeenten en deelgemeenten is limitatief en wordt louter verschaft ter indicatie

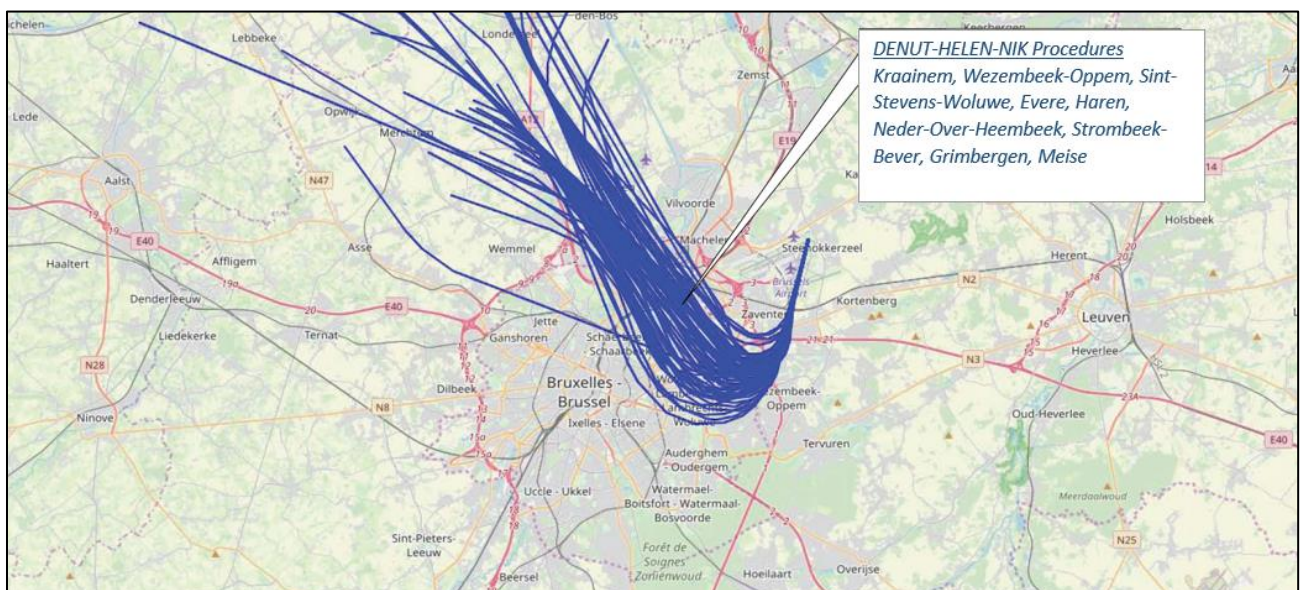
- Opstijgingen 25R op bocht naar links op 1.700 en 4.000 voet



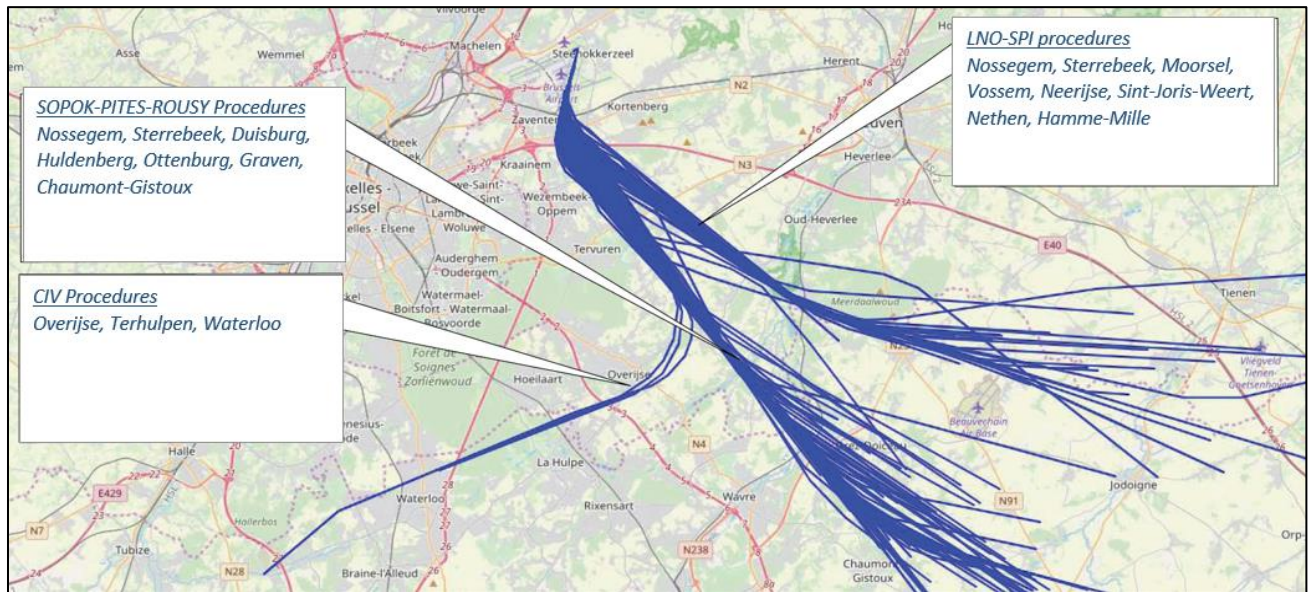
- Opstijgingen 19 met bocht naar rechts op NOVEMBER procedure (bocht op 700 voet SINGLE RWY)



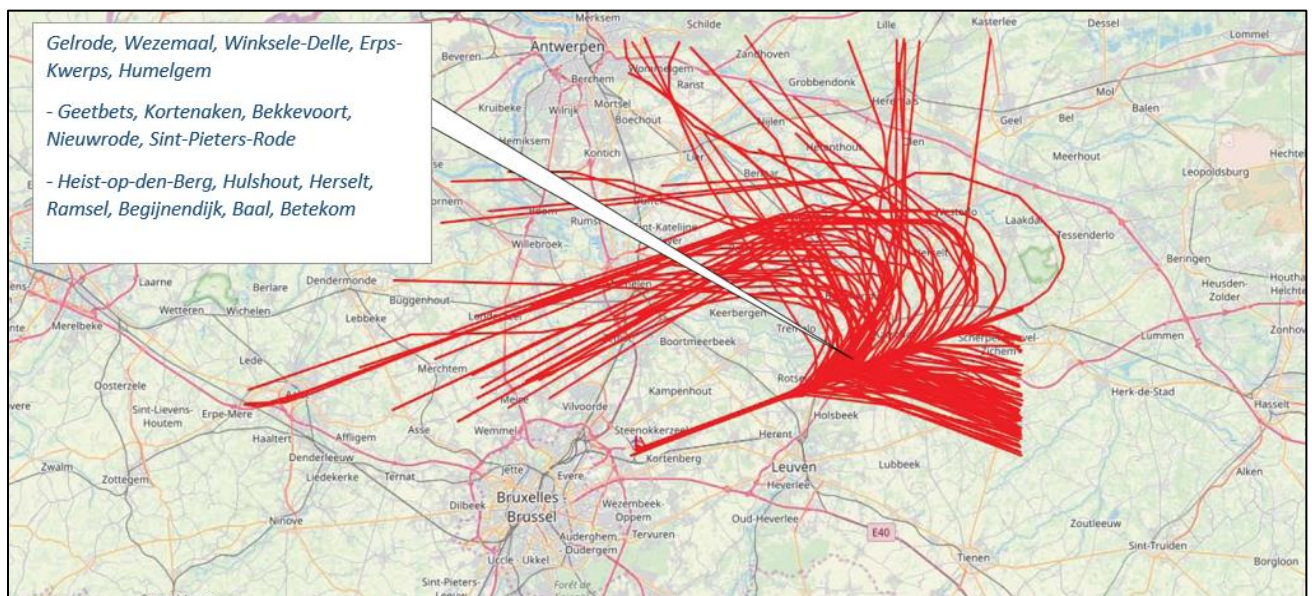
- Opstijgingen 19 met bocht naar rechts op LIMA procedure (bocht 1.700 voet)



- Opstijgingen 19 met bocht naar links op LIMA procedure (bocht 700 voet)



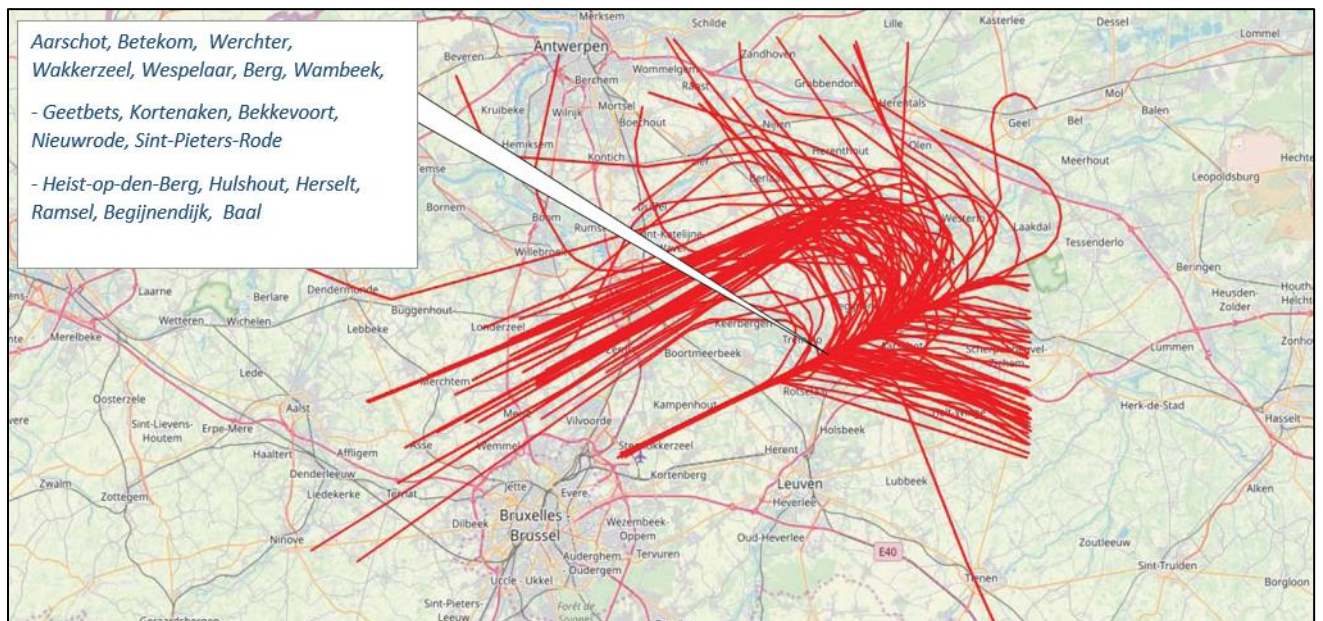
- Landingen 25L



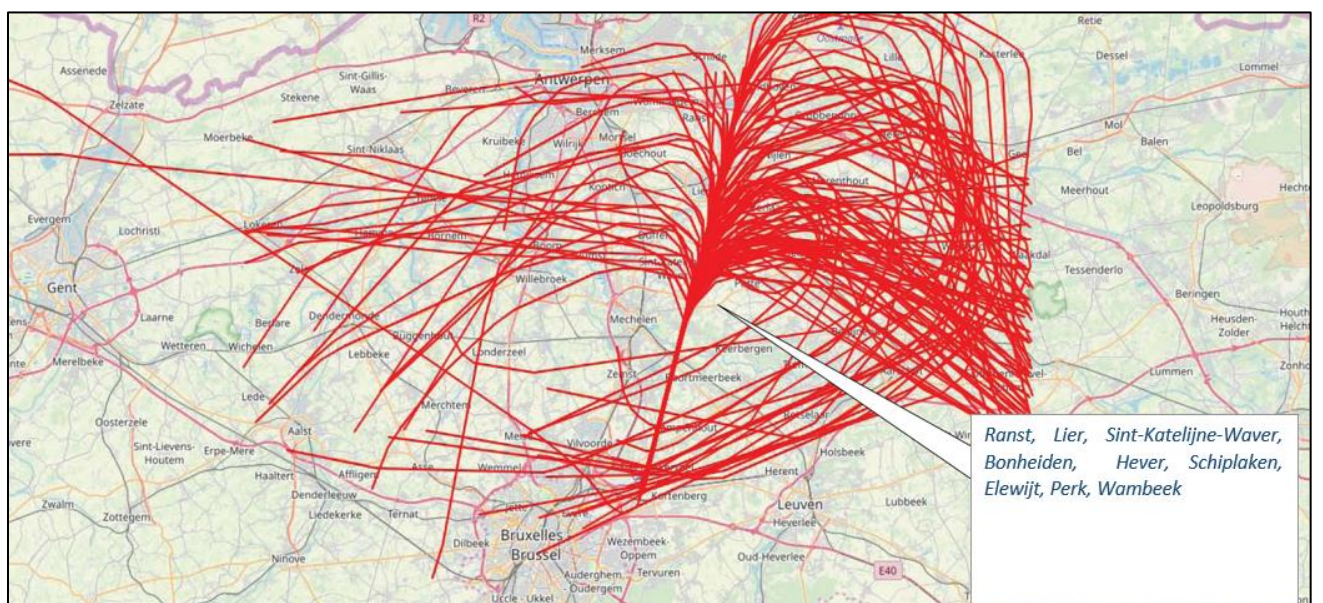
Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

72

- Landingen 25R



- Landingen 19

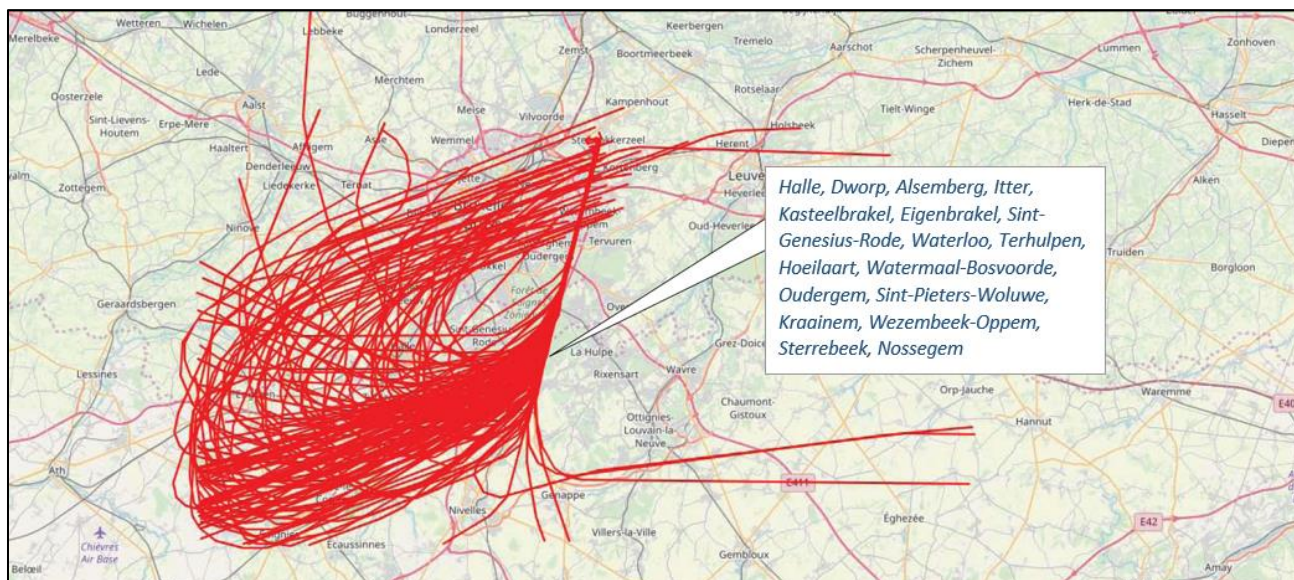


Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

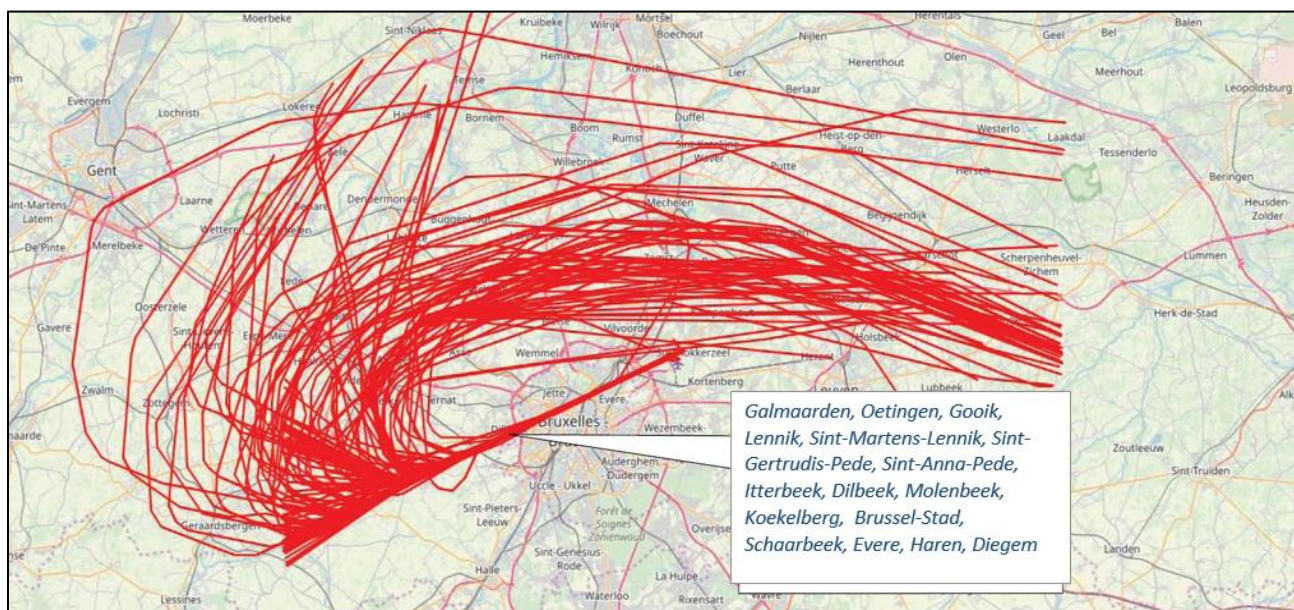
73

9.2 KAARTEN VAN HET ALTERNATIEF NIET PREFERENTIEEL BAANGEBRUIK

- Landingen 01



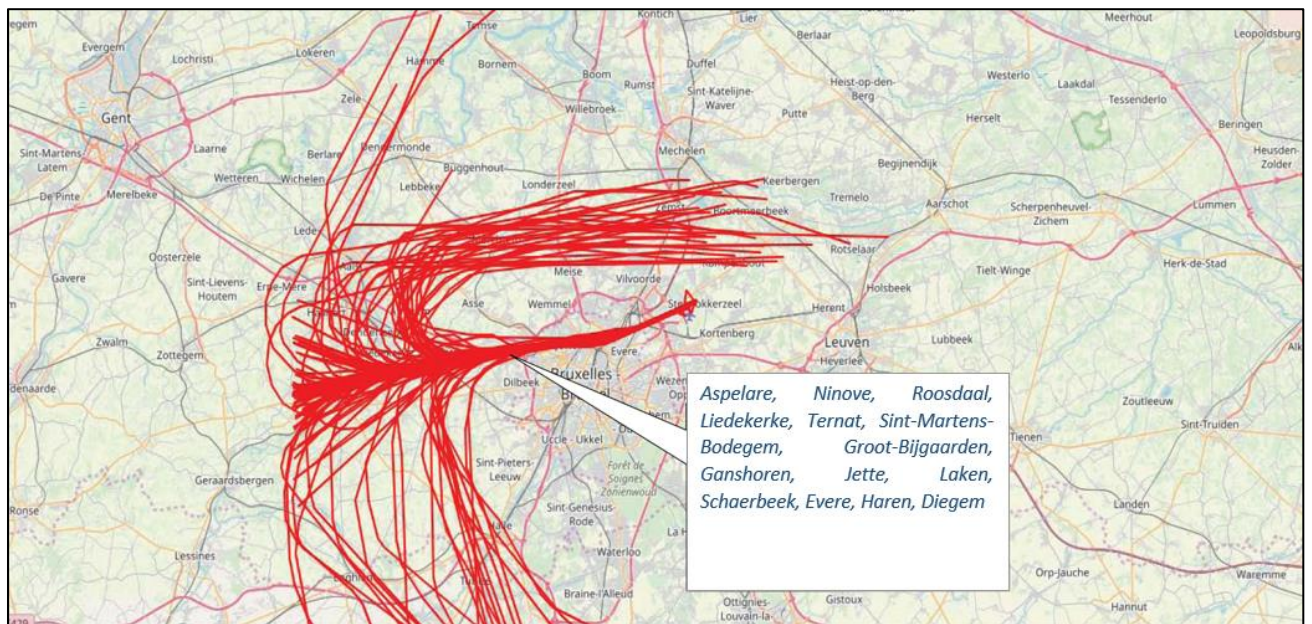
- Landingen 07L RNP



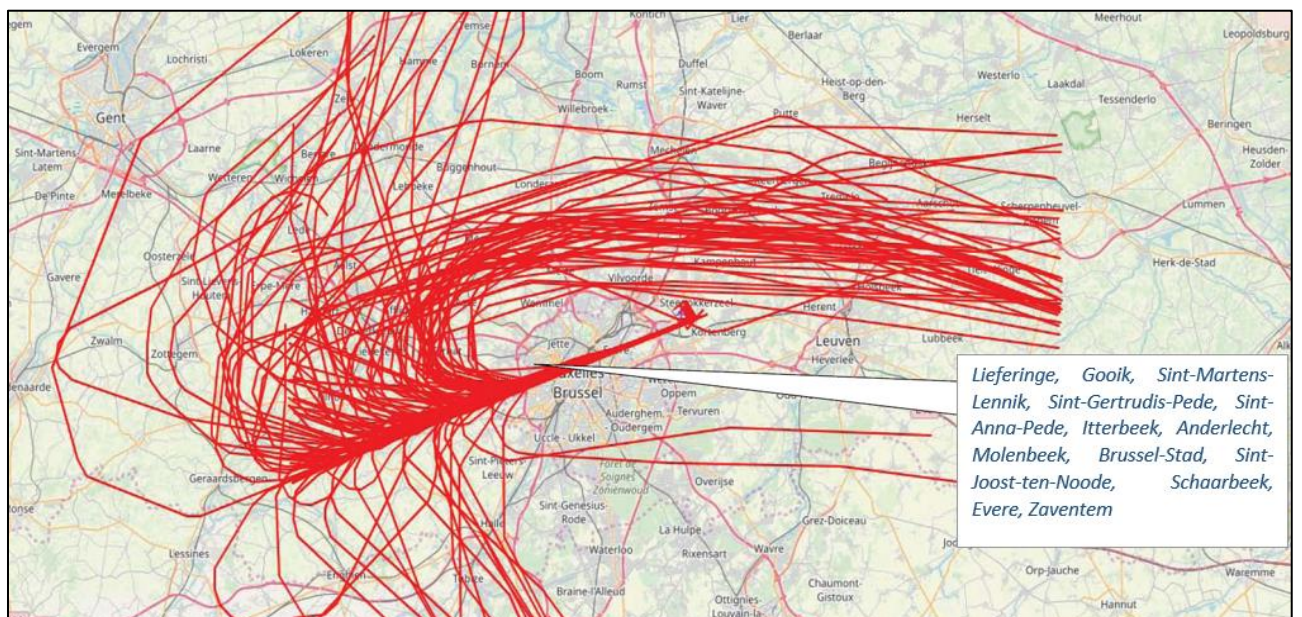
Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

74

- Landingen 07L VOR



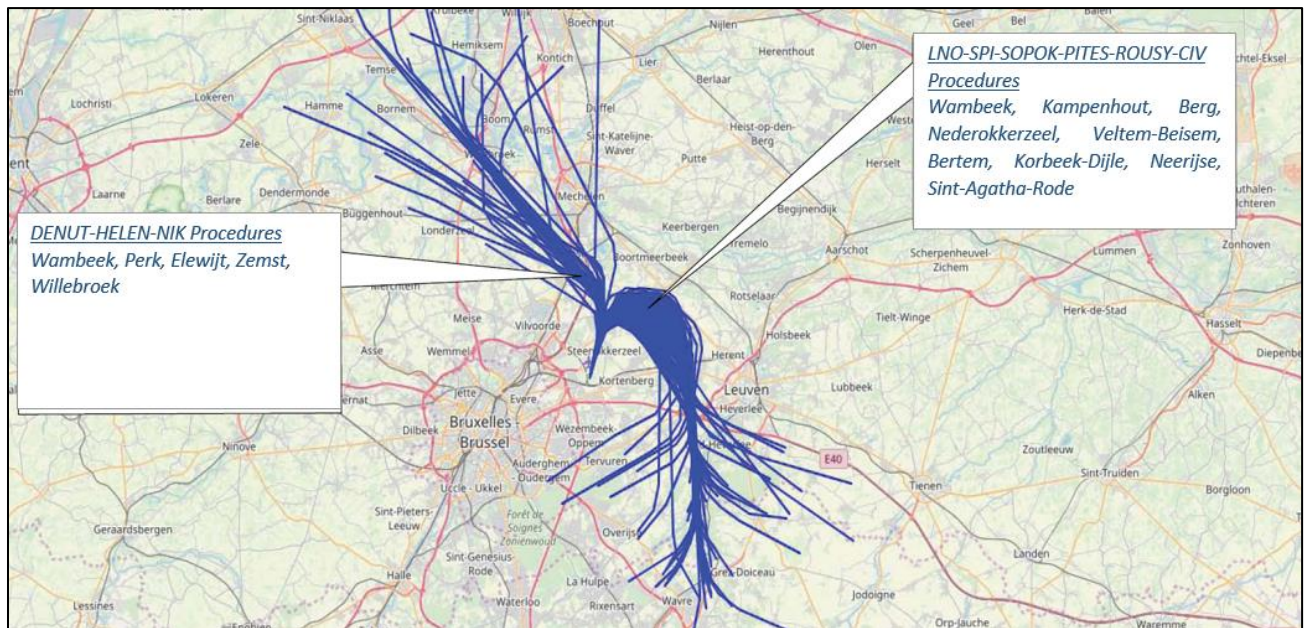
- Landingen 07R VOR



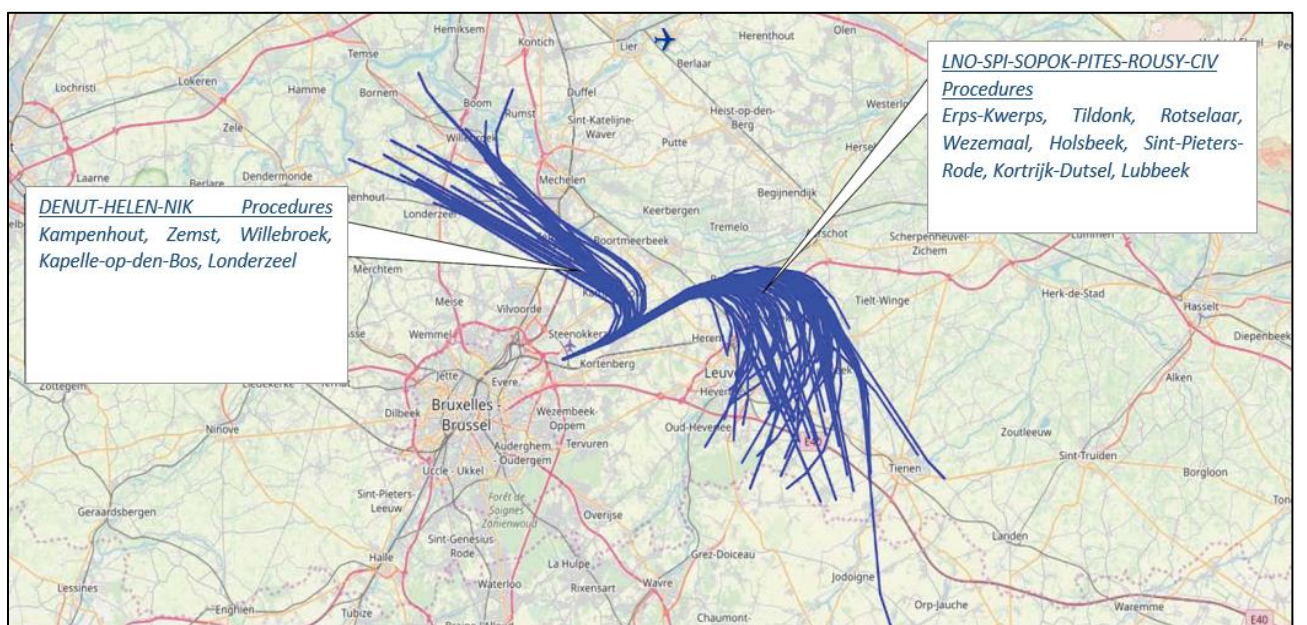
Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

75

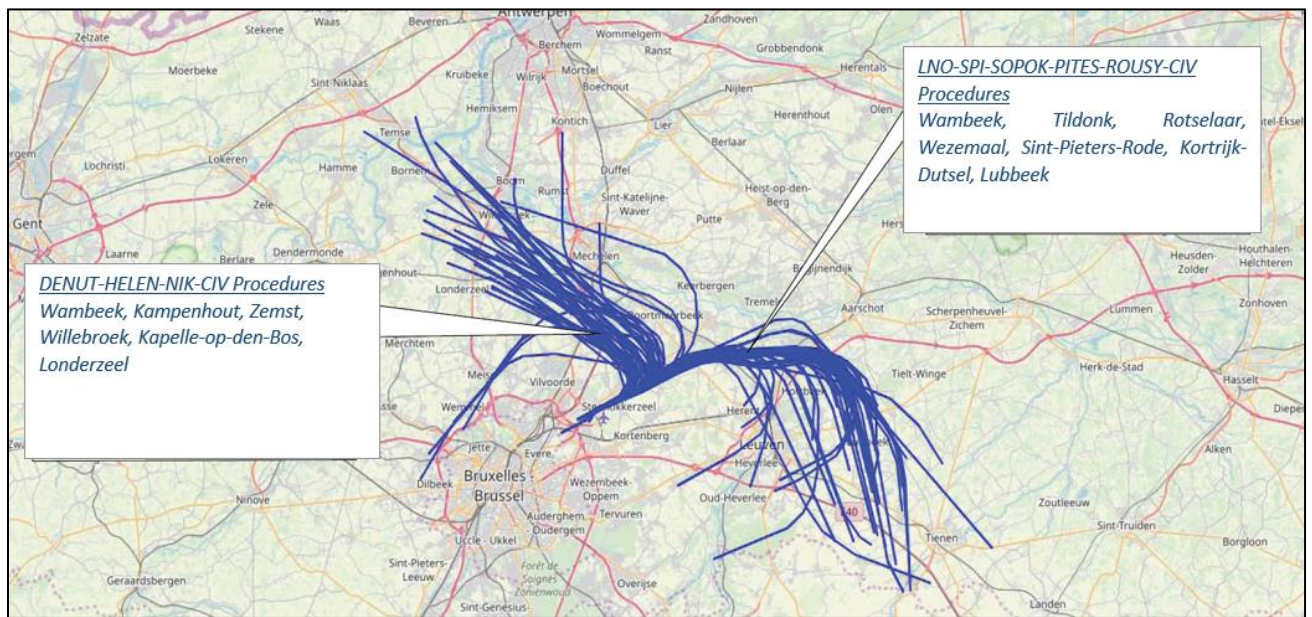
- Opstijgingen 01



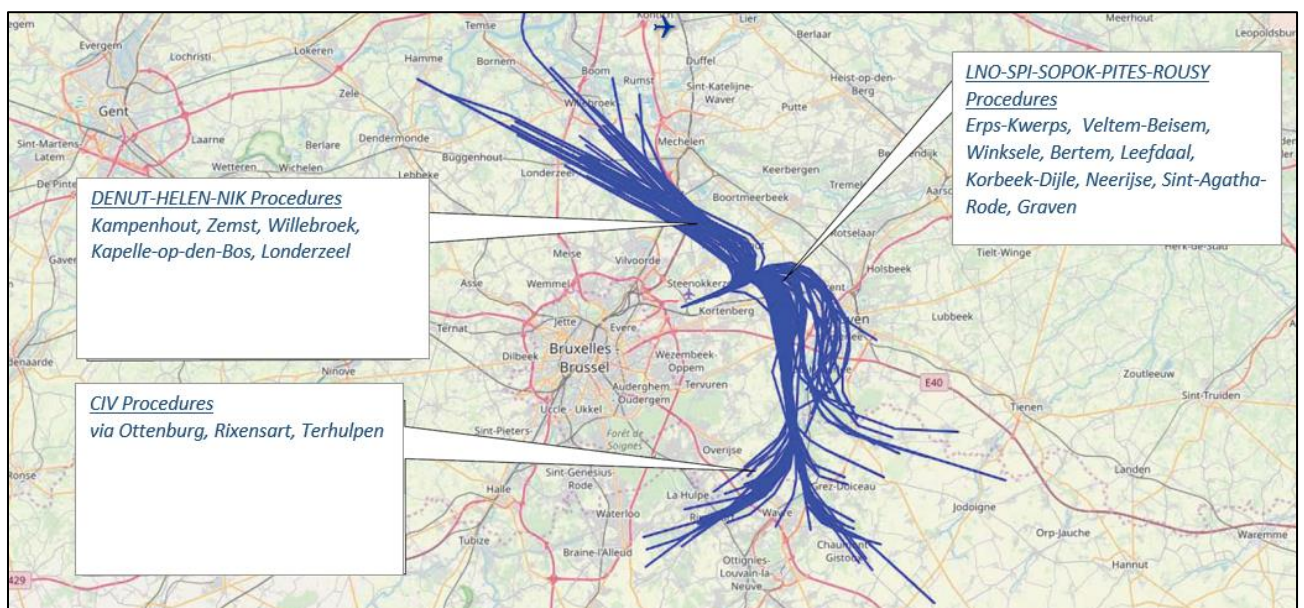
- Opstijgingen 07R Leuven Rechtdoor



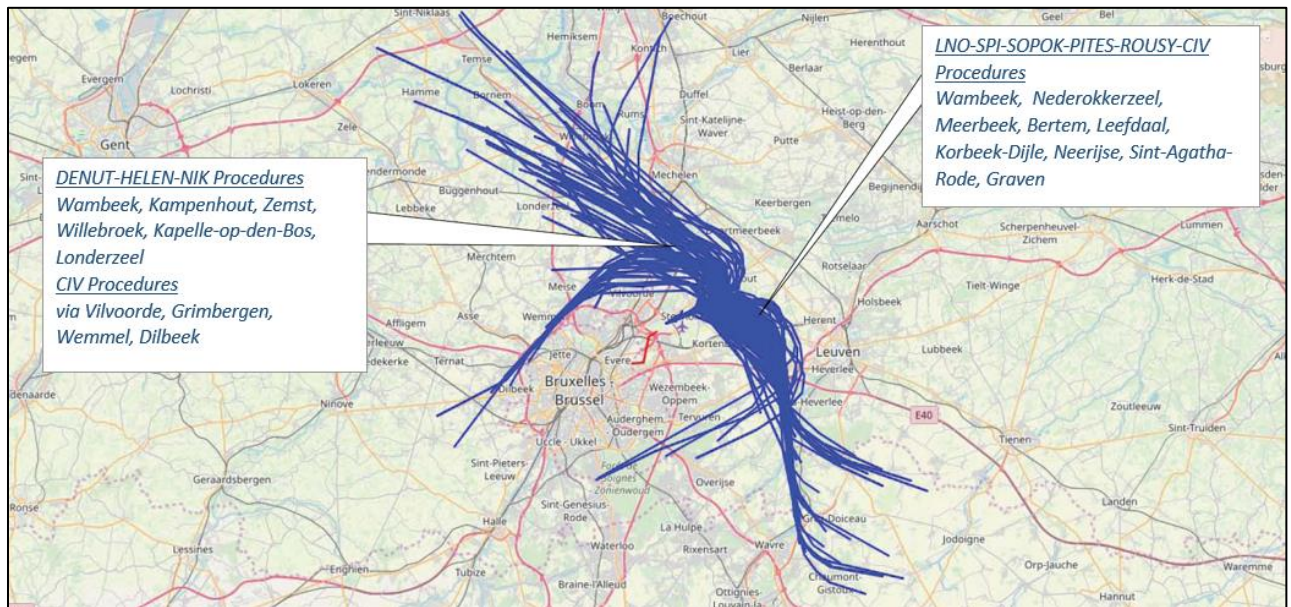
- Opstijgingen 07L Leuven Rechtdoor



- Opstijgingen 07R Leuven West (tijdelijk geschorste procedure)



- Opstijgingen 07L Leuven West (tijdelijke geschorste procedure)



9.3 Vliegverkeer: onze voornaamste observatieposten

Bepaalde plaatsen, meestal op hoogte gelegen omdat ze over een vrij uitzicht genieten, zijn meer dan anderen perfect geschikt om er het vliegverkeer te observeren omdat ze een uitstekende zichtbaarheid bieden op alle overvluchten, en soms vanaf verschillende banen, was ze des te aangewezen maakt :

- Meise : Mankevosstraat / Heirbaan
- Beersel : Sanatoriumstraat
- Zaventem : Zeven Tommen, drempel baan 01
- Sterrebeek : Oude Keulseweg, brug over de Ring R0
- Leefdaal : Langestraat, bos van Leefdaal
- Overijse : Terhulpensteenweg
- Dilbeek : Berchemstraat, brug over de Ring R0
- Haut-Ittre : straat van Woutersbrakel, einde van de Ring R0
- Waterloo / Route du Lion, Butte du Lion
- Brussel-Stad, Neder-Over-Heembeek : Trassersweg
- Brussel-Stad, Haren : GEN-station Harenberg
- Sint-Pieters-Woluwe : Groene Corniche, baken O.M 01
- Tielt-Winge: Observatorium Vlooybergtoeren

9.4 HUIDIG PRS SCHEMA – PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM

Preferentieel baangebruik (PBG) sinds 2 februari 2009

		0600 to 1559	1600 to 2259	2300 to 0559
MON 0500	DEP	25R		25R/19(1)
Till TUE 0459	ARR	25L/25R		25R/25L(2)
TUE 0500	DEP	25R		25R/19(1)
Till WED 0459	ARR	25L/25R		25R/25L(2)
WED 0500	DEP	25R		25R/19(1)
Till THU 0459	ARR	25L/25R		25R/25L(2)
THU 0500	DEP	25R		25R/19(1)
Till FRI 0459	ARR	25L/25R		25R/25L(2)
FRI 0500	DEP	25R		25R(3)
Till SAT 0459	ARR	25L/25R	25R/19	25R
SAT 0500	DEP	25R	25R/19	25L(4)
Till SUN 0459	ARR	25L/25R	25R/25L	25L
SUN 0500	DEP	25R/19	25R	19(4)
Till MON 0459	ARR	25R/25L	25L/25R	19

- (1) RWY 25R only for traffic via ELSIK, NIK, HELEN, DENUT, KOK and CIV
RWY 19 only for traffic via LNO, SPI, SOPOK, PITES, and ROUSY
Aircraft with MTOW between 80 and 200 t can use RWY 25R or 19 (at pilot discretion);
Aircraft with MTOW > 200 t shall use RWY 25R regardless the destination
- (2) Arrival on RWY 25L at ATC discretion only
- (3) No airport slot will allocated for take-off between 0000-0500
- (4) No airport slot will allocated for take-off between 2300-0500



Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

9.5 VLIEGVERKEER: ENKELE STATISTISCHE GEGEVENS

9.5.1 Nachtvluchten

Het nieuw jaarlijks maximaal aantal nachtslots werd in het kader van de Regeringsakkoorden van 19 december 2008 en de Milieuvergunning van 11 september 2008 vastgelegd op jaarlijks maximum 16.000 nachtslots vanaf 2009, waarvan maximum 5.000 slots voor de opstijgingen (het oude plafond bedroeg 10.128 opstijgingen) en 11.000 slots voor de landingen (het oude plafond bedroeg 14.872 landingen).



- Nachtperiode van 22:00 uur tot 08:00 's morgens:

1982 : 10.387

1983 : 12.125

1984 : 14.232

- Nachtperiode van 23:00 uur tot 06:00 's morgens :

1985 : 15.800

1986 : 23.350

1987 : 28.949

1988 : 33.407

1989 : 34.495

1990 : 35.043

1991 : 29.415

1992 : 19.525

1993 : 15.784

1994 : 18.353

1995 : 20.298

1996 : 21.709

1997 : 24.374

1998 : 24.342

1999 : 24.917

2000 : 23.375

2001 : 20.953

2002 : 19.577

2003 : 20.889

2004 : 23.108

2005 : 24.567

2006 : 24.761

2007 : 25.100

2008 : 17.893

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

80

- **Nachtslots:**

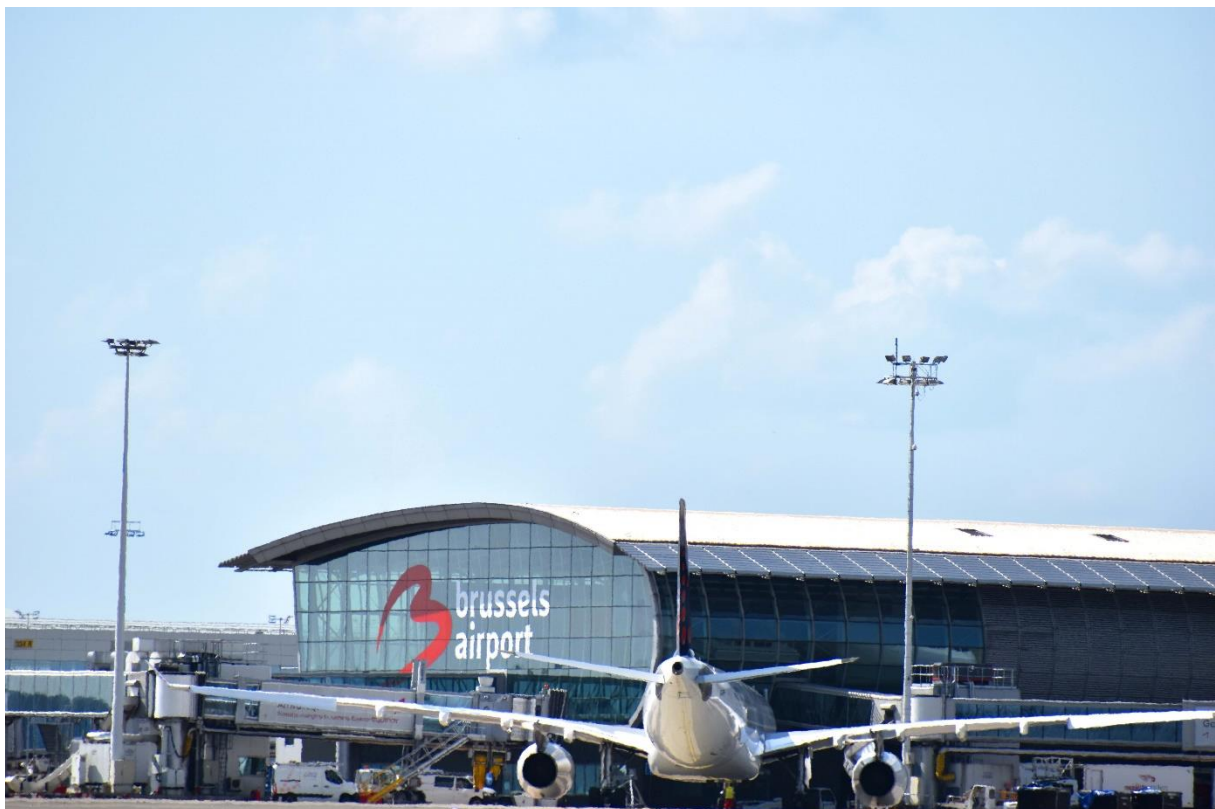
Nieuwe limietwaarden van toepassing sinds het begin van het jaar 2009.

SLOTS NACHT

2009 : 13.112 (3.124 dep)
 2010 : 13.570 (2.899 dep)
 2011 : 14.781 (3.397 dep)
 2012 : 14.793 (3.817 dep)
 2013 : 14.655 (4.070 dep)
 2014 : 15.746 (4.396 dep)
 2015 : 15.869 (4.463 dep)
 2016 : 15.140 (4.457 dep)
 2017 : 15.830 (4.574 dep)
 2018 : 15.835 (4.616 dep)
 2019 : 15.780 (4.581 dep)

BEWEGINGEN NACHT

2009 : 13.232 (3.631 dep)
 2010 : 14.249 (3.591 dep)
 2011 : 14.647 (3.827 dep)
 2012 : 14.648 (4.206 dep)
 2013 : 14.831 (4.508 dep)
 2014 : 16.187 (4.682 dep)
 2015 : 16.521 (4.981 dep)
 2016 : 15.753 (4.941 dep)
 2017 : 16.827 (5.082 dep)
 2018 : 17.698 (5.379 dep)
 2019 : 17.330 (5.314 dep)



9.5.2 Evolutie jaarlijks aantal bewegingen

Jaarlijks aantal bewegingen op Brussel-Nationaal: (bron Ph. Touwaide)

1947 : 8.778	1986 : 136.569	2004 : 252.066
1956 : 65.455	1987 : 151.730	2005 : 253.257
1966 : 69.399	1988 : 162.000	2006 : 254.770
1971 : 96.443	1989 : 175.000	2007 : 264.366
1972 : 97.759	1990 : 192.974	2008 : 258.795
1973 : 103.333	1991 : 202.372	2009 : 231.668
1974 : 101.716	1992 : 205.324	2010 : 225.682
1975 : 98.291	1993 : 210.893	2011 : 233.758
1976 : 103.795	1994 : 225.662	2012 : 223.430
1977 : 107.407	1995 : 244.752	2013 : 216.678
1978 : 111.185	1996 : 263.854	2014 : 231.528
1979 : 114.661	1997 : 277.006	2015 : 239.349
1980 : 112.425	1998 : 299.935	2016 : 223.687
1981 : 105.066	1999 : 312.892	2017 : 237.888
1982 : 103.870	2000 : 326.050	2018 : 235.459
1983 : 105.446	2001 : 305.535	2019 : 234.460
1984 : 111.603	2002 : 256.873	
1985 : 120.994	2003 : 252.230	

9.5.3 Evolutie jaarlijks aantal passagiers

Jaarlijks aantal passagiers die werden vervoerd op Brussel-Nationaal : (bron Ph. Touwaide)

1947 : 73.955	1986 : 6.000.000	2004 : 15.634.517
1956 : 540.392	1987 : 6.200.000	2005 : 16.179.733
1966 : 1.634.994	1988 : 7.000.000	2006 : 16.707.892
1971 : 3.109.501	1989 : 6.900.000	2007 : 17.876.618
1972 : 3.303.578	1990 : 8.478.000	2008 : 18.515.730
1973 : 3.790.841	1991 : 8.513.175	2009 : 16.999.154
1974 : 3.937.531	1992 : 9.447.273	2010 : 17.180.606
1975 : 4.105.757	1993 : 10.233.087	2011 : 18.786.034
1976 : 4.313.911	1994 : 11.381.638	2012 : 18.971.332
1977 : 4.562.927	1995 : 12.639.707	2013 : 19.133.222
1978 : 4.844.921	1996 : 13.551.082	2014 : 21.933.190
1979 : 5.148.081	1997 : 15.969.000	2015 : 23.460.018
1980 : 5.105.366	1998 : 18.517.981	2016 : 21.818.418
1981 : 5.256.898	1999 : 20.017.019	2017 : 24.783.911
1982 : 5.229.429	2000 : 21.638.465	2018 : 25.675.939
1983 : 5.250.000	2001 : 19.684.867	2019 : 26.360.003
1984 : 5.500.000	2002 : 14.446.179	
1985 : 5.500.000	2003 : 15.194.097	

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

82

9.5.4 Evolutie jaarlijkse tonnage vrachtvervoer

Jaarlijkse tonnage vrachtvervoer op Brussel-Nationaal : (bron Ph. Touwaide)

1947 : 1.268	1991 : 316.593	2006 : 719.561 (+3.90%)
1956 : 12.599	1992 : 314.054	2007 : 783.727 (+8.92%)
1966 : 52.137	1993 : 306.463	2008 : 661.143 (-15.64%)
1971 : 112.299	1994 : 381.067	2009 : 449.132 (-32.07%)
1972 : 111.612	1995 : 441.819	2010 : 476.135 (+6.01%)
1973 : 112.065	1996 : 464.277	2011 : 475.124 (-0.21%)
1974 : 111.912	1997 : 531.011 (+14.37%)	2012 : 459.265 (-3.34%)
1975 : 119.382	1998 : 595.395 (+12.12)	2013 : 429.938 (-6.39%)
1976 : 140.401	1999 : 674.837 (+13.34	2014 : 453.954 (+5.59%)
1977 : 138.916	2000 : 687.385 (+1.86%	2015 : 489.303 (+7.79%)
1978 : 143.021	2001 : 583.729 (-15.08%)	2016 : 494.637 (+1.09%)
1979 : 156.600	2002 : 536.826 (-8.04%)	2017 : 535.634 (+8.29%)
1980 : 165.520	2003 : 607.136 (+13.10%)	2018 : 543.493 (+1,47%)
1981 : 164.766	2004 : 664.375 (+9.43%)	2019 : 500.702 (-7,90%)
1982 : 157.385	2005 : 702.819 (+5.79%)	



9.5.5 Jaarlijks globaal baangebruik van 1996 tot 2019

Bron: skeyes

- **Globaal baangebruik in 1996 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	47.76 %	74.60 %	20.93 %
25 Left	30.07 %	0.05 %	60.08 %
19	3.02 %	5.79 %	0.24 %
01	12.47 %	6.84 %	18.09 %
07 Right	1.76 %	3.51 %	0.01 %
07 Left	4.93 %	9.21 %	0.65 %

- **Globaal baangebruik in 1997 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	57.94 %	86.25 %	29.83 %
25 Left	31.54 %	0.03 %	62.85 %
19	3.54 %	6.85 %	0.26 %
01	4.49 %	2.52 %	6.44 %
07 Right	1.12 %	2.24 %	0.00 %
07 Left	1.37 %	2.12 %	0.62 %

- **Globaal baangebruik in 1998 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	58.48 %	91.38 %	25.57 %
25 Left	35.27 %	0.23 %	70.31 %
19	3.13 %	5.24 %	1.03 %
01	1.95 %	1.05 %	2.85 %
07 Right	0.90 %	1.80 %	0.00 %
07 Left	0.26 %	0.29 %	0.23 %

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

84

- **Globaal baangebruik in 1999 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	56.15 %	90.43 %	21.87 %
25 Left	35.39 %	0.10 %	70.68 %
19	2.77 %	3.64 %	1.90 %
01	3.59 %	1.71 %	5.48 %
07 Right	2.00 %	3.99 %	0.01 %
07 Left	0.09 %	0.12 %	0.07 %

- **Globaal baangebruik in 2000 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	55.71 %	90.92 %	20.49 %
25 Left	36.41 %	0.01 %	72.81 %
19	4.39 %	5.47 %	3.31 %
01	2.13 %	0.88 %	3.37 %
07 Right	1.36 %	2.72 %	0.01 %
07 Left	0.00 %	0.00 %	0.01 %

- **Globaal baangebruik in 2001 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	54.40 %	89.73 %	19.00 %
25 Left	34.31 %	0.02 %	68.66 %
19	4.35 %	3.21 %	5.49 %
01	4.18 %	1.53 %	6.83 %
07 Right	2.74 %	5.46 %	0.01 %
07 Left	0.03 %	0.05 %	0.01 %

- **Globaal baangebruik in 2002 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	53.15 %	87.89 %	18.40 %
25 Left	34.19 %	0.04 %	68.34 %
19	3.04 %	2.44 %	3.64 %
01	5.53 %	1.49 %	9.56 %
07 Right	3.95 %	7.89 %	0.01 %
07 Left	0.15 %	0.26 %	0.04 %

- **Globaal baangebruik in 2003 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	56.58 %	86.35 %	26.80 %
25 Left	31.03 %	0.03 %	62.02 %
19	2.44 %	3.58 %	1.30 %
01	5.92 %	2.04 %	9.80 %
07 Right	3.78 %	7.51 %	0.04 %
07 Left	0.26 %	0.49 %	0.04 %

- **Globaal baangebruik in 2004 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	50.23 %	76.39 %	24.08 %
25 Left	30.21 %	0.71 %	59.71 %
19	5.86 %	8.57 %	3.15 %
01	7.82 %	2.61 %	13.04 %
07 Right	5.46 %	10.92 %	0.00 %
07 Left	0.41 %	0.81 %	0.02

- **Globaal baangebruik in 2005 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	54.31 %	81.64 %	26.98 %
25 Left	30.74 %	0.27 %	61.22 %
19	3.79 %	6.41 %	1.17 %
01	6.34 %	2.21 %	10.47 %
07 Right	4.27 %	8.53 %	0.02 %
07 Left	0.54 %	0.94 %	0.14 %

- **Globaal baangebruik in 2006 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	54.03 %	75.79 %	32.27 %
25 Left	26.48 %	0.42 %	52.53 %
19	6.10 %	9.85 %	2.35 %
01	7.41 %	2.42 %	12.41 %
07 Right	5.20 %	10.06 %	0.35 %
07 Left	0.78 %	1.46 %	0.10 %

- **Globaal baangebruik in 2007 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	53.07 %	79.65 %	26.49 %
25 Left	29.74 %	0.28 %	59.20 %
19	4.24 %	6.71 %	1.77 %
01	6.56 %	1.15 %	11.96 %
07 Right	5.57 %	10.81 %	0.34 %
07 Left	0.82 %	1.40 %	0.24 %

- **Globaal baangebruik in 2008 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	48.87 %	75.67 %	22.06 %
25 Left	31.27 %	0.34 %	62.20 %
19	6.03 %	9.98 %	2.07 %
01	5.56 %	0.56 %	10.56 %
07 Right	6.32 %	12.25 %	0.39 %
07 Left	1.95 %	1.19 %	2.71 %

- **Globaal baangebruik in 2009 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	51.69 %	79.88 %	23.50 %
25 Left	28.32 %	0.10 %	56.54 %
19	4.91 %	4.88 %	4.94 %
01	7.13 %	0.33 %	13.93 %
07 Right	6.94 % t	13.84 %	0.05 %
07 Left	1.01 %	0.97 %	1.04 %

- **Globaal baangebruik in 2010 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	49.86 %	76.76 %	22.97 %
25 Left	27.59 %	0.11 %	55.08 %
19	3.02 %	3.70 %	2.35 %
01	9.77 %	0.55 %	18.99 %
07 Right	8.98 %	17.94 %	0.02 %
07 Left	0.77 %	0.95 %	0.59 %

- **Globaal baangebruik in 2011 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	52.57 %	80.40 %	24.75 %
25 Left	28.89 %	0.07 %	57.70 %
19	3.44 %	4.36 %	2.52 %
01	7.37 %	0.06 %	14.68 %
07 Right	7.21 %	14.42 %	0.00 %
07 Left	0.52 %	0.69 %	0.36 %

- **Globaal baangebruik in 2012:**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	53.48 %	82.01 %	24.95 %
25 Left	28.96 %	0.17 %	57.76 %
19	5.97 %	6.31 %	5.63 %
01	5.73 %	0.22 %	11.25 %
07 Right	5.34 %	10.67 %	0.01 %
07 Left	0.52 %	0.62 %	0.41 %

- **Globaal baangebruik in 2013 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	44.85 %	67.71 %	21.99 %
25 Left	24.08 %	0.37 %	47.79 %
19	7.46 %	8.24 %	6.69 %
01	11.44 %	0.55 %	22.32 %
07 Right	10.78 %	21.28 %	0.29 %
07 Left	1.39 %	1.86 %	0.92 %

- **Globaal baangebruik in 2014 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	54.82 %	82.10 %	27.55 %
25 Left	27.41 %	0.14 %	54.68 %
19	4.04 %	4.07 %	4.01 %
01	6.54 %	0.63 %	12.45 %
07 Right	6.13 %	12.14 %	0.13 %
07 Left	1.06 %	0.93 %	1.19 %

- **Globaal baangebruik in 2015 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	56.68 %	73.14 %	40.22 %
25 Left	21.15 %	0.09 %	42.21 %
19	7.25 %	12.09 %	2.42 %
01	7.74 %	2.86 %	12.62 %
07 Right	4.98 %	9.79 %	0.18 %
07 Left	2.20 %	2.04 %	2.35 %

- **Globaal baangebruik in 2016 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	54.69 %	80.65 %	28.73 %
25 Left	26.56 %	0.13 %	52.98 %
19	2.33 %	2.82 %	1.84 %
01	6.19 %	0.06 %	12.33 %
07 Right	7.36 %	14.35 %	0.37 %
07 Left	2.87 %	2.00 %	3.75 %

- **Globaal baangebruik in 2017 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	58.13 %	84.49 %	31.77 %
25 Left	27.61 %	0.12 %	55.12 %
19	3.19 %	4.30 %	2.07 %
01	4.39 %	0.04 %	8.75 %
07 Right	4.90 %	9.58 %	0.23 %
07 Left	1.77 %	1.47 %	2.06 %

- **Globaal baangebruik in 2018 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	52.03 %	76.12 %	27.94 %
25 Left	24.88 %	0.12 %	49.64 %
19	3.94 %	4.55 %	3.33 %
01	6.95 %	0.06 %	13.84 %
07 Right	8.70 %	16.78 %	0.62 %
07 Left	3.49 %	2.36 %	4.63 %

- **Globaal baangebruik in 2019 :**

Baan	Totaal	Opstijgingen	Landingen
25 Right	56.36 %	82.49 %	30.24 %
25 Left	26.66 %	0.10 %	53.23 %
19	3.34 %	3.80 %	2.89 %
01	3.58 %	0.18 %	6.98 %
07 Right	6.13 %	11.26 %	1.00 %
07 Left	3.92 %	2.17 %	5.66 %

9.5.6 Jaarlijks baangebruik van 1995 tot 2019

Jaarlijkse cijfers van het aantal bewegingen DAG en NACHT

• Landingen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	8.829	23.874	8.919	4.279	8.602	5.494	10.441	12.167	12.234	16.235	13.251	15.806
07L	285	852	860	349	108	12	20	53	45	24	171	122
07R	3	18	4	7	11	12	10	9	51	3	23	440
19	730	320	356	1.542	2.976	5.392	8.388	4.631	1.619	3.922	1.485	2.993
25L	82.090	79.281	87.056	105.451	110.958	118.702	104.896	86.933	77.424	74.347	77.450	66.920
25R	31.521	27.613	41.320	38.343	34.340	33.410	29.030	23.411	33.458	29.978	34.140	41.115

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	15.810	13.667	16.135	21.427	17.154	12.568	24.185	14.407	15.100	13.788	10.409	16.295	8.185
07L	311	3.508	1.209	670	417	461	998	1.380	2.811	4.189	2.451	5.445	6.640
07R	447	499	55	20	0	11	312	148	214	417	269	734	1.176
19	2.341	2.683	5.721	2.647	2.944	6.285	7.244	4.644	2.897	2.058	2.464	3.921	3.385
25L	78.252	80.486	65.487	62.150	67.437	64.522	51.773	63.296	50.519	59.259	65.554	58.444	62.399
25R	35.019	28.548	27.222	25.922	28.926	27.869	23.825	31.888	48.139	32.135	37.793	32.888	35.446

• Opstijgingen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	5.067	9.020	3.464	1.576	2.682	1.435	2.345	1.899	2.546	3.247	2.796	3.085
07L	1.582	12.148	2.916	441	189	3	69	329	616	1.005	1.192	1.861
07R	486	4.633	3.083	2.703	6.268	4.433	8.362	10.036	9.376	13.595	10.788	12.812
19	1.871	7.642	9.424	7.854	5.719	8.912	4.915	3.103	4.470	10.672	8.113	12.550
25L	54.297	61	36	346	156	16	35	45	37	878	346	534
25R	58.180	98.405	118.656	137.044	141.950	148.220	137.351	111.813	107.793	95.107	103.295	96.533

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	1.524	721	380	626	67	244	596	727	3.422	63	46	76	213
07L	1.849	1.542	1.129	1.067	805	691	2.016	1.073	2.444	2.237	1.752	2.781	2.545
07R	14.290	15.858	16.027	20.240	16.857	11.924	23.052	14.052	11.711	16.047	11.397	19.757	13.202
19	8.874	12.913	5.654	4.174	5.099	7.049	8.925	4.711	14.465	3.149	5.114	5.352	4.450
25L	366	445	117	122	84	189	397	160	103	141	138	143	122
25R	105.272	97.922	92.529	86.611	93.960	91.615	73.351	95.041	87.524	90.202	100.500	89.617	96.696

Jaarlijks cijfers van het aantal bewegingen DAG

• Landingen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	7.449	22.940	8.440	4.132	8.367	5.275	10.003	11.650	11.759	14.738	11.817	14.355
07L	285	849	860	349	107	10	20	51	43	24	171	122
07R	3	17	4	7	10	12	10	9	51	3	23	440
19	611	297	301	1.506	2.731	5.105	8.198	4.461	1.539	3.561	1.155	2.600
25L	77.365	72.428	80.866	98.069	103.679	111.263	98.362	81.566	70.906	67.378	71.681	63.358
25R	26.684	22.930	34.200	31.781	27.346	27.227	23.751	19.340	28.070	24.695	26.438	31.084

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	14.622	12.733	15.198	19.969	15.884	11.675	22.351	13.493	13.846	12.769	9.577	14.814	7.359
07L	311	3.471	1.200	654	417	459	995	1.378	2.719	4.032	2.447	5.327	6.638
07R	447	417	35	13	0	10	281	123	130	354	166	615	910
19	1.705	2.075	4.792	1.695	1.675	5.020	6.297	3.552	1.902	1.458	1.613	3.044	2.452
25L	73.864	75.635	62.684	58.933	64.117	61.107	48.336	59.787	48.332	55.681	62.001	55.020	58.766
25R	25.162	22.616	22.319	20.914	23.965	23.003	19.754	25.925	41.211	26.740	31.391	26.588	29.078

• Opstijgingen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	4.730	8.764	3.347	1.544	2.590	1.386	2.212	1.862	2.491	2.966	2.485	2.866
07L	1.487	11.693	2.772	419	180	3	56	237	498	735	713	1.258
07R	452	4.549	2.930	2.640	6.131	4.335	8.176	9.673	9.262	12.540	9.221	11.374
19	1.037	4.813	5.387	3.198	1.360	4.155	2.185	902	1.262	7.542	5.435	10.064
25L	51.199	46	33	314	154	13	35	42	37	351	90	292
25R	52.120	92.774	112.565	131.634	136.430	143.886	131.911	104.021	103.007	91.535	99.259	92.197

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	1.476	689	352	535	60	243	581	707	3.377	58	45	61	213
07L	1.213	1.219	972	802	571	499	1.520	841	2.040	1.796	1.401	2.250	2.144
07R	13.075	15.389	15.874	19.951	16.632	11.797	22.790	13.953	11.636	15.908	11.327	19.586	13.128
19	6.885	11.504	4.579	3.115	3.559	5.306	7.474	3.127	12.982	1.983	3.586	3.730	2.876
25L	161	282	20	56	32	29	47	14	25	25	38	27	21
25R	100.335	94.869	90.408	84.790	92.191	89.632	71.417	92.440	84.628	87.128	97.468	86.693	93.527

Jaarlijkse cijfers van het aantal bewegingen NACHT

• Landingen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	1.380	934	479	147	235	219	438	517	475	1.497	1.434	1.451
07L	0	3	0	0	1	2	0	2	2	0	0	0
07R	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
19	119	23	55	36	245	287	190	170	80	361	330	393
25L	4.725	6.853	6.190	7.382	7.279	7.439	6.534	5.367	6.518	6.969	5.769	3.562
25R	4.837	4.683	7.120	6.562	6.994	6.183	5.279	4.071	5.388	5.283	7.702	10.031

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	1.188	934	937	1.458	1.270	893	1.834	914	1.254	1.019	832	1.481	826
07L	0	37	9	16	0	2	3	2	92	157	4	118	2
07R	0	82	20	7	0	1	31	25	84	63	103	119	266
19	636	608	929	952	1.269	1.265	947	1.092	995	600	851	877	933
25L	4.388	4.851	2.803	3.217	3.320	3.415	3.437	3.509	2.187	3.578	3.553	3.424	3.633
25R	9.857	5.932	4.903	5.008	4.961	4.866	4.071	5.963	6.928	5.395	6.402	6.300	6.368

• Opstijgingen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	337	256	117	32	92	49	133	37	55	281	311	219
07L	95	455	144	22	9	0	13	92	118	270	479	603
07R	34	84	153	63	137	98	186	363	114	1.055	1.567	1.438
19	834	2.829	4.037	4.656	4.359	4.757	2.730	2.201	3.208	3.130	2.678	2.486
25L	3.098	15	3	32	2	3	0	3	0	527	256	242
25R	6.060	5.631	6.091	5.410	5.520	4.334	5.440	7.792	4.786	3.572	4.036	4.336

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	48	32	28	91	7	1	15	20	45	5	1	15	0
07L	636	323	157	265	234	192	496	232	404	441	351	531	401
07R	1.215	469	153	289	225	127	262	99	75	139	70	171	74
19	1.989	1.409	1.075	1.059	1.540	1.743	1.451	1.584	1.483	1.166	1.528	1.622	1.574
25L	205	163	97	66	52	160	350	146	78	116	100	116	101
25R	4.937	3.053	2.121	1.821	1.769	1.983	1.934	2.601	2.896	3.074	3.032	2.924	3.169

Jaarlijks aantal bewegingen DAG en NACHT %

• Landingen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	7,15%	18,09%	6,44%	2,85%	5,48%	3,37%	6,83%	9,56%	9,80%	13,04%	10,47%	12,41%
07L	0,23%	0,65%	0,62%	0,23%	0,07%	0,01%	0,01%	0,04%	0,04%	0,02%	0,14%	0,10%
07R	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,04%	0,00%	0,02%	0,35%
19	0,59%	0,24%	0,26%	1,03%	1,90%	3,31%	5,49%	3,64%	1,30%	3,15%	1,17%	2,35%
25L	66,49%	60,08%	62,85%	70,31%	70,68%	72,81%	68,66%	68,34%	62,02%	59,71%	61,22%	52,53%
25R	25,53%	20,93%	29,83%	25,57%	21,87%	20,49%	19,00%	18,40%	26,80%	24,08%	26,98%	32,27%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	11,96%	10,56%	13,93%	18,99%	14,68%	11,25%	22,32%	12,45%	12,62%	12,33%	8,75%	13,84%	6,98%
07L	0,24%	2,71%	1,04%	0,59%	0,36%	0,41%	0,92%	1,19%	2,35%	3,75%	2,06%	4,63%	5,66%
07R	0,34%	0,39%	0,05%	0,02%	0,00%	0,01%	0,29%	0,13%	0,18%	0,37%	0,23%	0,62%	1,00%
19	1,77%	2,07%	4,94%	2,35%	2,52%	5,63%	6,69%	4,01%	2,42%	1,84%	2,07%	3,33%	2,89%
25L	59,20%	62,20%	56,54%	55,08%	57,70%	57,76%	47,79%	54,68%	42,21%	52,98%	55,12%	49,64%	53,23%
25R	26,49%	22,06%	23,50%	22,97%	24,75%	24,95%	21,99%	27,55%	40,22%	28,73%	31,77%	27,94%	30,24%

• Opstijgingen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	4,17%	6,84%	2,52%	1,05%	1,71%	0,88%	1,53%	1,49%	2,04%	2,61%	2,21%	2,42%
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%
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%
19	1,54%	5,79%	6,85%	5,24%	3,64%	5,47%	3,21%	2,44%	3,58%	8,57%	6,41%	9,85%
25L	44,70%	0,05%	0,03%	0,23%	0,10%	0,01%	0,02%	0,04%	0,03%	0,71%	0,27%	0,42%
25R	47,89%	74,60%	86,25%	91,38%	90,43%	90,92%	89,73%	87,89%	86,35%	76,39%	81,64%	75,79%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	1,15%	0,56%	0,33%	0,55%	0,06%	0,22%	0,55%	0,63%	2,86%	0,06%	0,04%	0,06%	0,18%
07L	1,40%	1,19%	0,97%	0,95%	0,69%	0,62%	1,86%	0,93%	2,04%	2,00%	1,47%	2,36%	2,17%
07R	10,81%	12,25%	13,84%	17,94%	14,42%	10,67%	21,28%	12,14%	9,79%	14,35%	9,58%	16,78%	11,26%
19	6,71%	9,98%	4,88%	3,70%	4,36%	6,31%	8,24%	4,07%	12,09%	2,82%	4,30%	4,55%	3,80%
25L	0,28%	0,34%	0,10%	0,11%	0,07%	0,17%	0,37%	0,14%	0,09%	0,13%	0,12%	0,12%	0,10%
25R	79,65%	75,67%	79,88%	76,76%	80,40%	82,01%	67,71%	82,10%	73,14%	80,65%	84,49%	76,12%	82,49%

Jaarlijks aantal bewegingen DAG %

• Landingen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	6,63%	19,20%	6,77%	3,04%	5,88%	3,54%	7,13%	9,95%	10,46%	13,35%	10,62%	12,82%
07L	0,25%	0,71%	0,69%	0,26%	0,08%	0,01%	0,01%	0,04%	0,04%	0,02%	0,15%	0,11%
07R	0,00%	0,01%	0,00%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,05%	0,00%	0,02%	0,39%
19	0,54%	0,25%	0,24%	1,11%	1,92%	3,43%	5,84%	3,81%	1,37%	3,23%	1,04%	2,32%
25L	68,83%	60,63%	64,86%	72,19%	72,89%	74,73%	70,09%	69,67%	63,10%	61,03%	64,41%	56,59%
25R	23,74%	19,19%	27,43%	23,40%	19,23%	18,29%	16,92%	16,52%	24,98%	22,37%	23,76%	27,76%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	12,59%	10,89%	14,31%	19,54%	14,98%	11,53%	22,80%	12,94%	12,80%	12,64%	8,93%	14,05%	7,00%
07L	0,27%	2,97%	1,13%	0,64%	0,39%	0,45%	1,02%	1,32%	2,51%	3,99%	2,28%	5,05%	6,31%
07R	0,38%	0,36%	0,03%	0,01%	0,00%	0,01%	0,29%	0,12%	0,12%	0,35%	0,15%	0,58%	0,86%
19	1,47%	1,77%	4,51%	1,66%	1,58%	4,96%	6,42%	3,41%	1,76%	1,44%	1,50%	2,89%	2,33%
25L	63,61%	64,67%	59,01%	57,68%	60,45%	60,34%	49,32%	57,35%	44,69%	55,11%	57,84%	52,20%	55,86%
25R	21,67%	19,34%	21,01%	20,47%	22,60%	22,71%	20,15%	24,87%	38,11%	26,47%	29,28%	25,22%	27,64%

• Opstijgingen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	4,26%	7,15%	2,63%	1,10%	1,76%	0,90%	1,53%	1,60%	2,14%	2,56%	2,12%	2,43%
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%
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%
19	0,93%	3,92%	4,24%	2,29%	0,93%	2,70%	1,51%	0,77%	1,08%	6,52%	4,64%	8,53%
25L	46,11%	0,04%	0,03%	0,22%	0,10%	0,01%	0,02%	0,04%	0,03%	0,30%	0,08%	0,25%
25R	46,94%	75,65%	88,61%	94,19%	92,91%	93,57%	91,24%	89,11%	88,37%	79,14%	84,69%	78,10%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	1,20%	0,56%	0,31%	0,49%	0,05%	0,23%	0,56%	0,64%	2,94%	0,05%	0,04%	0,05%	0,19%
07L	0,99%	0,98%	0,87%	0,73%	0,51%	0,46%	1,46%	0,76%	1,78%	1,68%	1,23%	2,00%	1,92%
07R	10,62%	12,42%	14,15%	18,26%	14,71%	10,97%	21,95%	12,56%	10,15%	14,88%	9,95%	17,43%	11,73%
19	5,59%	9,28%	4,08%	2,85%	3,15%	4,94%	7,20%	2,82%	11,32%	1,86%	3,15%	3,32%	2,57%
25L	0,13%	0,23%	0,02%	0,05%	0,03%	0,03%	0,05%	0,01%	0,02%	0,02%	0,03%	0,02%	0,02%
25R	81,48%	76,54%	80,57%	77,61%	81,55%	83,37%	68,78%	83,22%	73,79%	81,51%	85,60%	77,17%	83,57%

Jaarlijks aantal bewegingen NACHT %

• Landingen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	12,48%	7,47%	3,46%	1,04%	1,59%	1,55%	3,52%	5,11%	3,81%	10,61%	9,41%	9,40%
07L	0,00%	0,02%	0,00%	0,00%	0,01%	0,01%	0,00%	0,02%	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%
07R	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
19	1,08%	0,18%	0,40%	0,25%	1,66%	2,03%	1,53%	1,68%	0,64%	2,56%	2,17%	2,55%
25L	42,72%	54,84%	44,71%	52,25%	49,33%	52,65%	52,52%	53,00%	52,30%	49,39%	37,87%	23,07%
25R	43,73%	37,47%	51,43%	46,45%	47,40%	43,76%	42,43%	40,20%	43,23%	37,44%	50,55%	64,98%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	7,39%	7,51%	9,76%	13,68%	11,74%	8,55%	17,77%	7,94%	10,87%	9,42%	7,08%	12,02%	6,87%
07L	0,00%	0,30%	0,09%	0,15%	0,00%	0,02%	0,03%	0,02%	0,80%	1,45%	0,03%	0,96%	0,02%
07R	0,00%	0,66%	0,21%	0,07%	0,00%	0,01%	0,30%	0,22%	0,73%	0,58%	0,88%	0,97%	2,21%
19	3,96%	4,89%	9,68%	8,93%	11,73%	12,11%	9,17%	9,49%	8,62%	5,55%	7,25%	7,12%	7,76%
25L	27,31%	38,98%	29,19%	30,18%	30,68%	32,70%	33,29%	30,50%	18,95%	33,09%	30,25%	27,79%	30,20%
25R	61,34%	47,67%	51,07%	46,99%	45,85%	46,60%	39,44%	51,83%	60,03%	49,90%	54,51%	51,14%	52,94%

• Opstijgingen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	3,22%	2,76%	1,11%	0,31%	0,91%	0,53%	1,56%	0,35%	0,66%	3,18%	3,33%	2,35%
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%
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%
19	7,97%	30,52%	38,28%	45,58%	43,08%	51,48%	32,11%	20,99%	38,74%	35,43%	28,71%	26,66%
25L	29,62%	0,16%	0,03%	0,31%	0,02%	0,03%	0,00%	0,03%	0,00%	5,96%	2,74%	2,60%
25R	57,95%	60,74%	57,76%	52,96%	54,55%	46,90%	63,98%	74,29%	57,79%	40,43%	43,27%	46,50%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
01	0,53%	0,59%	0,77%	2,53%	0,18%	0,02%	0,33%	0,43%	0,90%	0,10%	0,02%	0,28%	0,00%
07L	7,04%	5,93%	4,32%	7,38%	6,11%	4,56%	11,00%	4,96%	8,11%	8,93%	6,91%	9,87%	7,54%
07R	13,46%	8,61%	4,21%	8,05%	5,88%	3,02%	5,81%	2,11%	1,51%	2,81%	1,38%	3,18%	1,39%
19	22,03%	25,86%	29,61%	29,49%	40,24%	41,44%	32,19%	33,83%	29,77%	23,60%	30,07%	30,15%	29,59%
25L	2,27%	2,99%	2,67%	1,84%	1,36%	3,80%	7,76%	3,12%	1,57%	2,35%	1,97%	2,16%	1,90%
25R	54,67%	56,03%	58,41%	50,71%	46,22%	47,15%	42,90%	55,55%	58,14%	62,21%	59,66%	54,36%	59,58%

9.5.7 Maandelijks verdeling van het baangebruik 2019

Maandelijks cijfers van het aantal bewegingen DAG en NACHT

- Landingen

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	30	6	329	2.030	1.575	925	1.143	148	352	1.091	220	336	8.185
07L	18	39	105	2.254	640	1.082	453	302	837	548	361	1	6.640
07R	125	51	53	406	5	3	60	5	96	24	346	2	1.176
19	32	327	551	390	47	451	96	146	413	100	263	569	3.385
25L	5.402	4.598	5.450	3.049	5.266	5.037	6.327	6.700	5.602	5.244	4.848	4.876	62.399
25R	3.000	2.739	2.574	1.733	2.989	2.963	3.211	3.516	3.464	3.297	3.005	2.955	35.446

- Opstijgingen

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0	0	0	3	124	1	68	0	0	0	0	17	213
07L	139	73	96	870	199	136	152	16	312	123	401	28	2.545
07R	36	42	378	3.772	1.878	1.929	1.318	412	1.067	1.555	492	323	13.202
19	254	425	216	226	314	544	340	563	449	395	377	347	4.450
25L	10	9	12	4	6	13	8	14	13	14	9	10	122
25R	8.185	7.209	8.362	4.973	8.012	7.811	9.422	9.807	8.928	8.231	7.741	8.015	96.696

Maandelijks cijfers van het aantal bewegingen DAG

- Landingen

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	30	0	309	1.782	1.362	813	1.061	148	313	1.012	208	321	7.359
07L	16	39	105	2.254	640	1.082	453	302	837	548	361	1	6.638
07R	95	34	53	294	3	3	25	5	59	19	318	2	910
19	0	266	504	310	6	337	7	8	297	42	203	472	2.452
25L	5.200	4.410	5.213	2.860	4.931	4.641	5.773	6.154	5.292	4.966	4.657	4.669	58.766
25R	2.586	2.387	2.110	1.356	2.435	2.400	2.524	2.821	2.750	2.666	2.513	2.530	29.078

- Opstijgingen

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0	0	0	3	124	1	68	0	0	0	0	17	213
07L	121	62	93	758	120	95	101	16	293	81	378	26	2.144
07R	36	41	376	3.750	1.868	1.914	1.310	412	1.057	1.551	491	322	13.128
19	174	311	121	136	214	417	173	355	289	243	236	207	2.876
25L	1	1	5	0	0	1	0	5	4	3	0	1	21
25R	7.878	7.016	8.113	4.780	7.740	7.528	9.089	9.517	8.672	7.948	7.485	7.761	93.527

Maandelijks cijfers van het aantal bewegingen NACHT

• Landingen

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0	6	20	248	213	112	82	0	39	79	12	15	826
07L	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
07R	30	17	0	112	2	0	35	0	37	5	28	0	266
19	32	61	47	80	41	114	89	138	116	58	60	97	933
25L	202	188	237	189	335	396	554	546	310	278	191	207	3.633
25R	414	352	464	377	554	563	687	695	714	631	492	425	6.368

• Opstijgingen

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07L	18	11	3	112	79	41	51	0	19	42	23	2	401
07R	0	1	2	22	10	15	8	0	10	4	1	1	74
19	80	114	95	90	100	127	167	208	160	152	141	140	1.574
25L	9	8	7	4	6	12	8	9	9	11	9	9	101
25R	307	193	249	193	272	283	333	290	256	283	256	254	3.169



Maandelijks aantal bewegingen DAG en NACHT %

• Landingen

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0,35%	0,08%	3,63%	20,58%	14,97%	8,84%	10,12%	1,37%	3,27%	10,59%	2,43%	3,84%	6,98%
07L	0,21%	0,50%	1,16%	22,86%	6,08%	10,34%	4,01%	2,79%	7,78%	5,32%	3,99%	0,01%	5,66%
07R	1,45%	0,66%	0,58%	4,12%	0,05%	0,03%	0,53%	0,05%	0,89%	0,23%	3,83%	0,02%	1,00%
19	0,37%	4,21%	6,08%	3,95%	0,45%	4,31%	0,85%	1,35%	3,84%	0,97%	2,91%	6,51%	2,89%
25L	62,76%	59,25%	60,14%	30,92%	50,05%	48,15%	56,04%	61,94%	52,04%	50,89%	53,61%	55,80%	53,23%
25R	34,86%	35,30%	28,40%	17,57%	28,41%	28,32%	28,44%	32,50%	32,18%	32,00%	33,23%	33,81%	30,24%

• Opstijgingen

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%	1,18%	0,01%	0,60%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,19%	0,18%
07L	1,61%	0,94%	1,06%	8,83%	1,89%	1,30%	1,34%	0,15%	2,90%	1,19%	4,45%	0,32%	2,17%
07R	0,42%	0,54%	4,17%	38,30%	17,83%	18,49%	11,66%	3,81%	9,91%	15,07%	5,45%	3,70%	11,26%
19	2,95%	5,48%	2,38%	2,29%	2,98%	5,21%	3,01%	5,21%	4,17%	3,83%	4,18%	3,97%	3,80%
25L	0,12%	0,12%	0,13%	0,04%	0,06%	0,12%	0,07%	0,13%	0,12%	0,14%	0,10%	0,11%	0,10%
25R	94,91%	92,92%	92,26%	50,50%	76,07%	74,86%	83,32%	90,70%	82,90%	79,77%	85,82%	91,70%	82,49%

Maandelijks aantal bewegingen DAG %

• Landingen

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0,38%	0,00%	3,73%	20,12%	14,52%	8,76%	10,78%	1,57%	3,28%	10,94%	2,52%	4,02%	7,00%
07L	0,20%	0,55%	1,27%	25,45%	6,83%	11,66%	4,60%	3,20%	8,77%	5,92%	4,37%	0,01%	6,31%
07R	1,20%	0,48%	0,64%	3,32%	0,03%	0,03%	0,25%	0,05%	0,62%	0,21%	3,85%	0,03%	0,86%
19	0,00%	3,73%	6,08%	3,50%	0,06%	3,63%	0,07%	0,08%	3,11%	0,45%	2,46%	5,90%	2,33%
25L	65,60%	61,80%	62,85%	32,29%	52,59%	50,03%	58,65%	65,20%	55,43%	53,67%	56,38%	58,40%	55,86%
25R	32,62%	33,45%	25,44%	15,31%	25,97%	25,87%	25,64%	29,89%	28,80%	28,81%	30,42%	31,64%	27,64%

• Opstijgingen

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%	1,23%	0,01%	0,63%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,20%	0,19%
07L	1,47%	0,83%	1,07%	8,04%	1,19%	0,95%	0,94%	0,16%	2,84%	0,82%	4,40%	0,31%	1,92%
07R	0,44%	0,55%	4,32%	39,78%	18,56%	19,22%	12,20%	4,00%	10,25%	15,78%	5,72%	3,86%	11,73%
19	2,12%	4,19%	1,39%	1,44%	2,13%	4,19%	1,61%	3,44%	2,80%	2,47%	2,75%	2,48%	2,57%
25L	0,01%	0,01%	0,06%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,05%	0,04%	0,03%	0,00%	0,01%	0,02%
25R	95,96%	94,42%	93,17%	50,71%	76,89%	75,61%	84,62%	92,35%	84,07%	80,89%	87,14%	93,12%	83,57%

Maandelijks aantal bewegingen NACHT %

• Landingen

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0,00%	0,96%	2,60%	24,65%	18,60%	9,45%	5,67%	0,00%	3,21%	7,52%	1,53%	2,02%	6,87%
07L	0,29%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,02%
07R	4,41%	2,72%	0,00%	11,13%	0,17%	0,00%	2,42%	0,00%	3,04%	0,48%	3,58%	0,00%	2,21%
19	4,71%	9,78%	6,12%	7,95%	3,58%	9,62%	6,15%	10,01%	9,54%	5,52%	7,66%	13,04%	7,76%
25L	29,71%	30,13%	30,86%	18,79%	29,26%	33,42%	38,29%	39,59%	25,49%	26,45%	24,39%	27,82%	30,20%
25R	60,88%	56,41%	60,42%	37,48%	48,38%	47,51%	47,48%	50,40%	58,72%	60,04%	62,84%	57,12%	52,94%

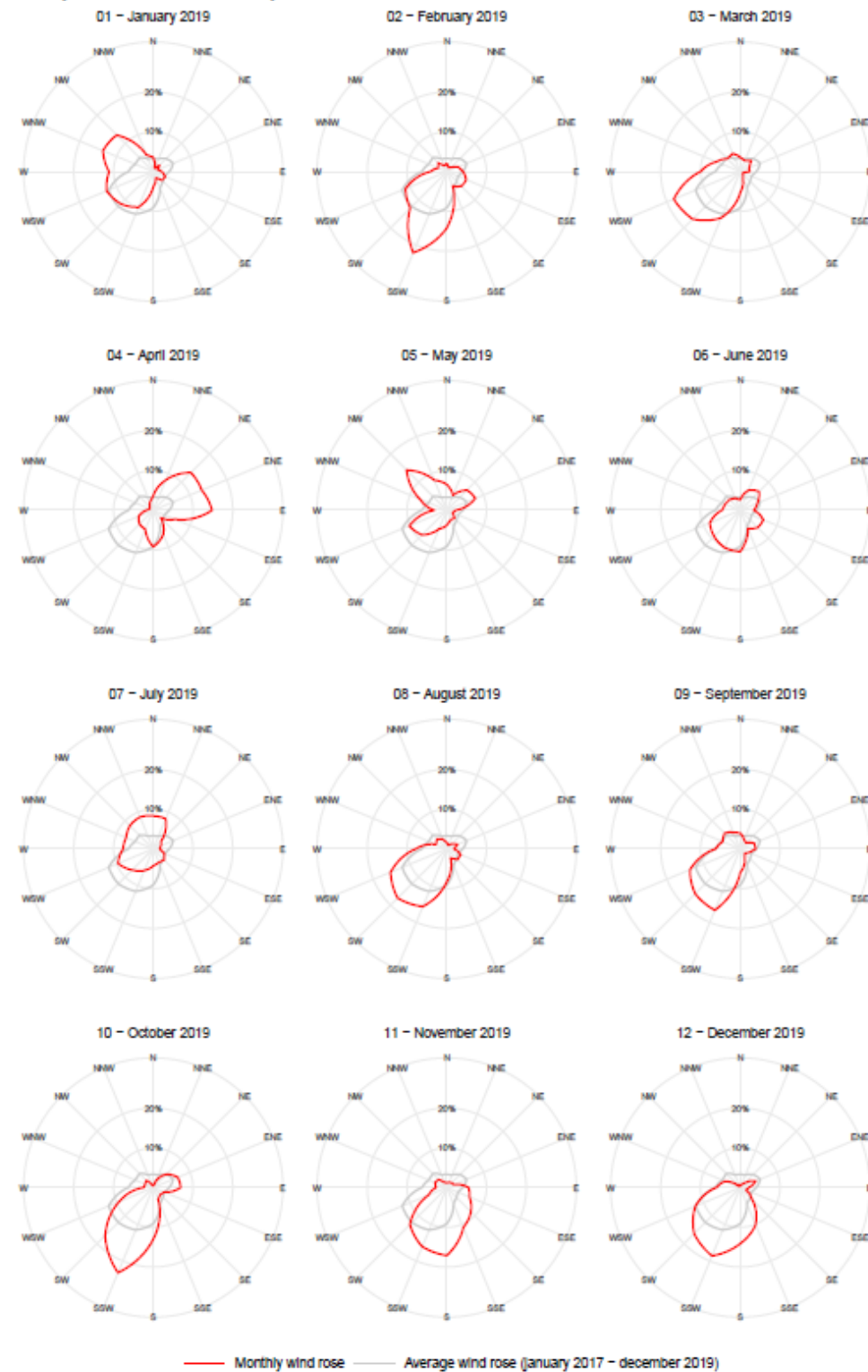
• Opstijgingen

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2019
01	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
07L	4,35%	3,36%	0,84%	26,60%	16,92%	8,58%	8,99%	0,00%	4,19%	8,54%	5,35%	0,49%	7,54%
07R	0,00%	0,31%	0,56%	5,23%	2,14%	3,14%	1,41%	0,00%	2,20%	0,81%	0,23%	0,25%	1,39%
19	19,32%	34,86%	26,69%	21,38%	21,41%	26,57%	29,45%	41,03%	35,24%	30,89%	32,79%	34,48%	29,59%
25L	2,17%	2,45%	1,97%	0,95%	1,28%	2,51%	1,41%	1,78%	1,98%	2,24%	2,09%	2,22%	1,90%
25R	74,15%	59,02%	69,94%	45,84%	58,24%	59,21%	58,73%	57,20%	56,39%	57,52%	59,53%	62,56%	59,58%



9.6 MAANDELIJKE WINDROZEN IN 2019

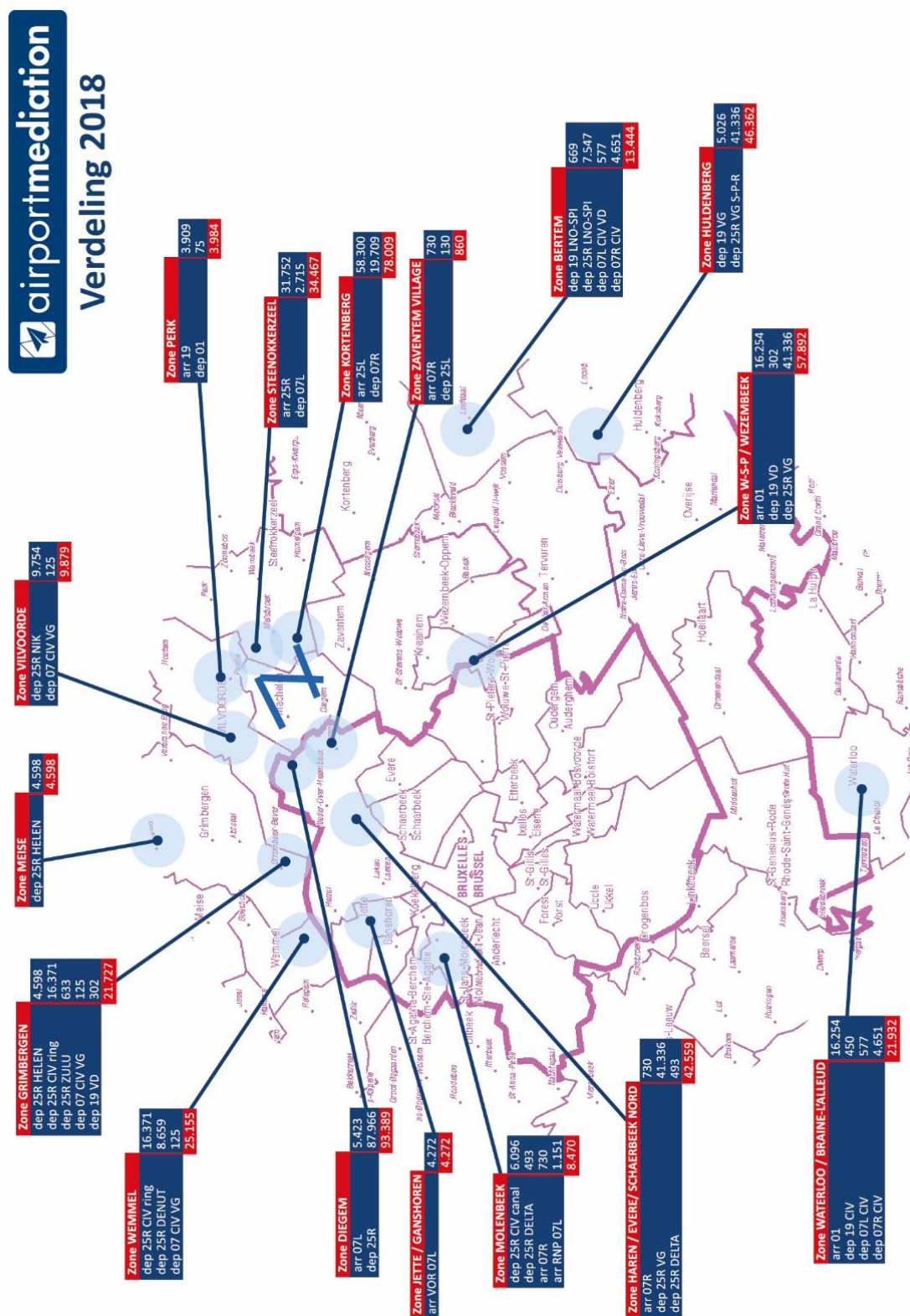
Monthly wind roses in Zaventem, year 2019



9.7 VERDELING VAN SID OPSTIJGPROCEDURES VANAF BANEN 25R/L 2016 – 2019

		2016	2017	2018	2019
RIGHT	DENUT	7.581 8,54%	8.725 8,81%	8.659 9,83%	8.825 9,28%
	HELEN	5.617 6,33%	6.132 6,19%	4.598 5,22%	4.751 5,00%
	NICKY	10.191 11,48%	11.284 11,40%	9.754 11,07%	10.658 11,21%
	KOK	97 0,11%	102 0,10%	117 0,13%	142 0,15%
	ELSIK	64 0,07%	64 0,06%	39 0,04%	43 0,05%
	CIV RING	16.012 18,04%	17.601 17,78%	16.371 18,58%	17.970 18,90%
	ZULU	705 0,79%	636 0,64%	633 0,72%	882 0,93%
		40.267 <u>45,37%</u>	44.544 <u>45,00%</u>	40.171 <u>45,60%</u>	43.271 <u>45,50%</u>
LEFT	LNO	2.462 2,77%	2.639 2,67%	2.988 3,39%	3.713 3,90%
	SPI	5.138 5,79%	6.038 6,10%	4.559 5,18%	5.116 5,38%
	SOPOK	21.143 23,82%	23.650 23,89%	21.600 24,52%	22.170 23,31%
	PITES	1.539 1,73%	1.828 1,85%	1.095 1,24%	1.465 1,54%
	ROUSY	10.435 11,76%	12.130 12,25%	11.094 12,59%	11.800 12,41%
		40.717 <u>45,88%</u>	46.285 <u>46,75%</u>	41.336 <u>46,92%</u>	44.264 <u>46,54%</u>
STRAIGHT	CIV CANAL	7.061 7,96%	7.507 7,58%	6.096 6,92%	7.185 7,55%
	AHEAD DELTA	710 0,80%	660 0,67%	493 0,56%	383 0,40%
		7.771 <u>8,76%</u>	8.167 <u>8,25%</u>	6.589 <u>7,48%</u>	7.568 <u>7,96%</u>
		88.755	98.996	88.096	95.103

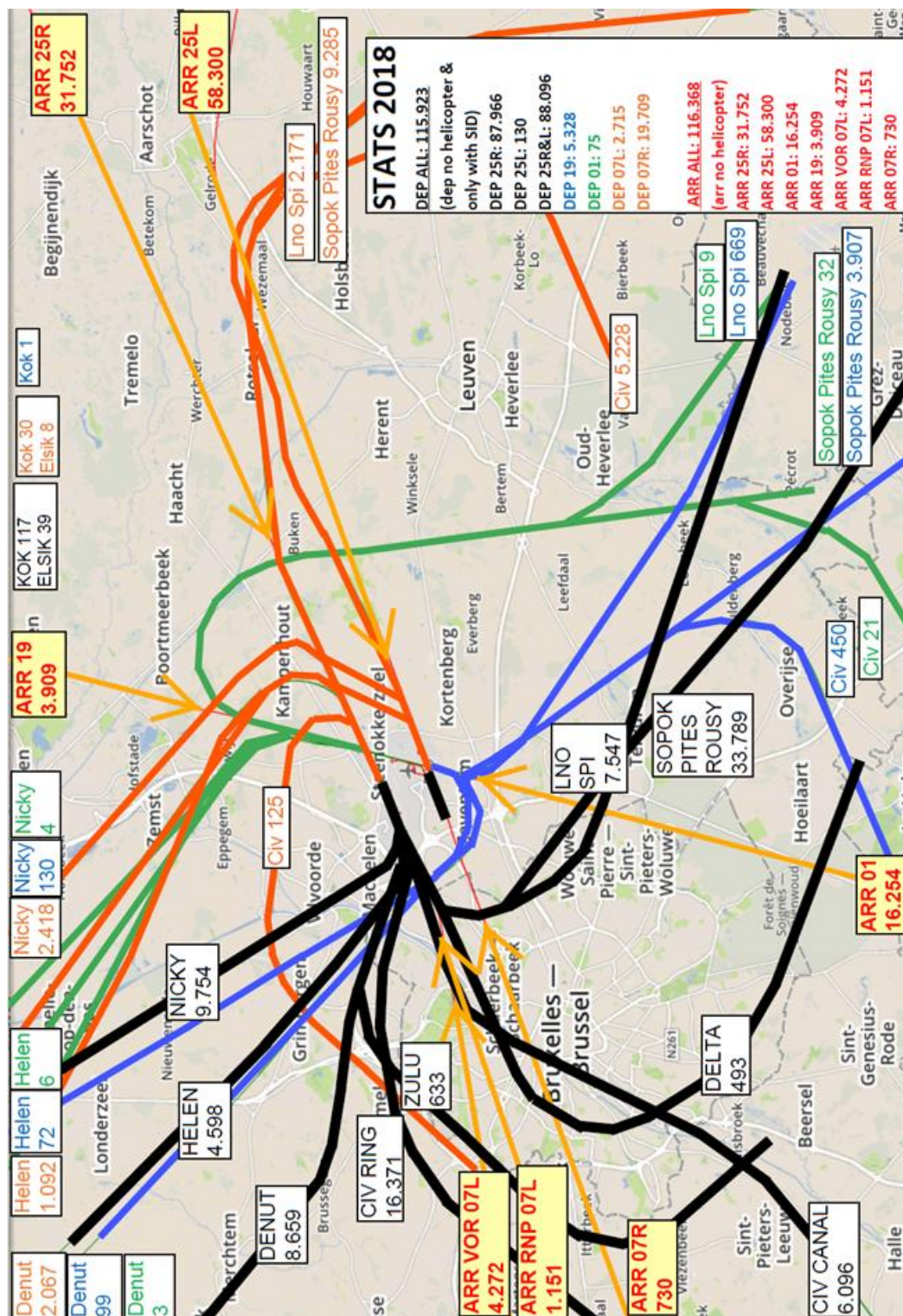
9.8 VERDELING VAN HET LUCHTVERKEER PER ZONE RONDOM BRUSSEL-NATIONAAL IN 2018



Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

104

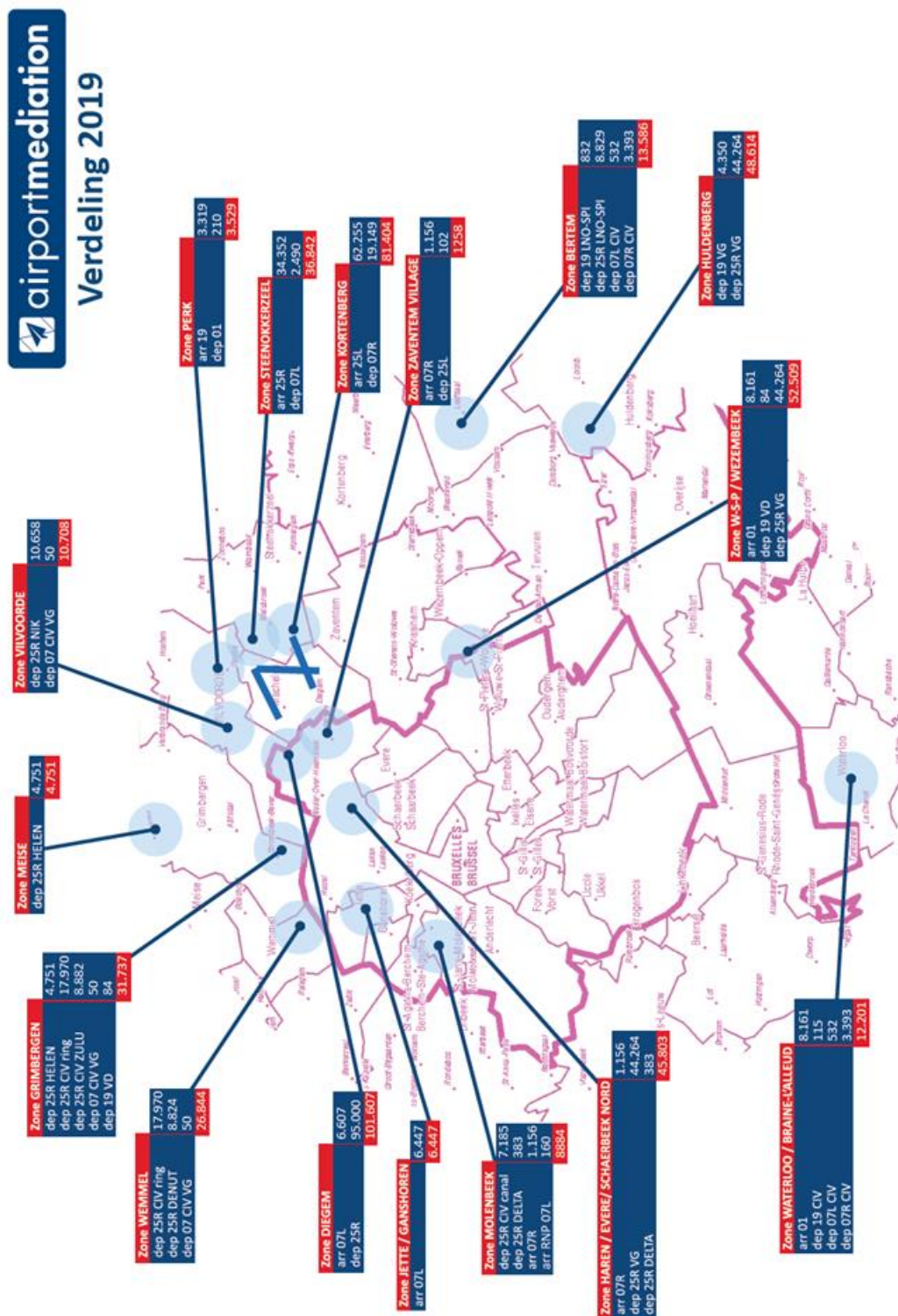
9.9 VERDELING VAN HET LUCHTVERKEER PER BAAN IN 2018



Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

105

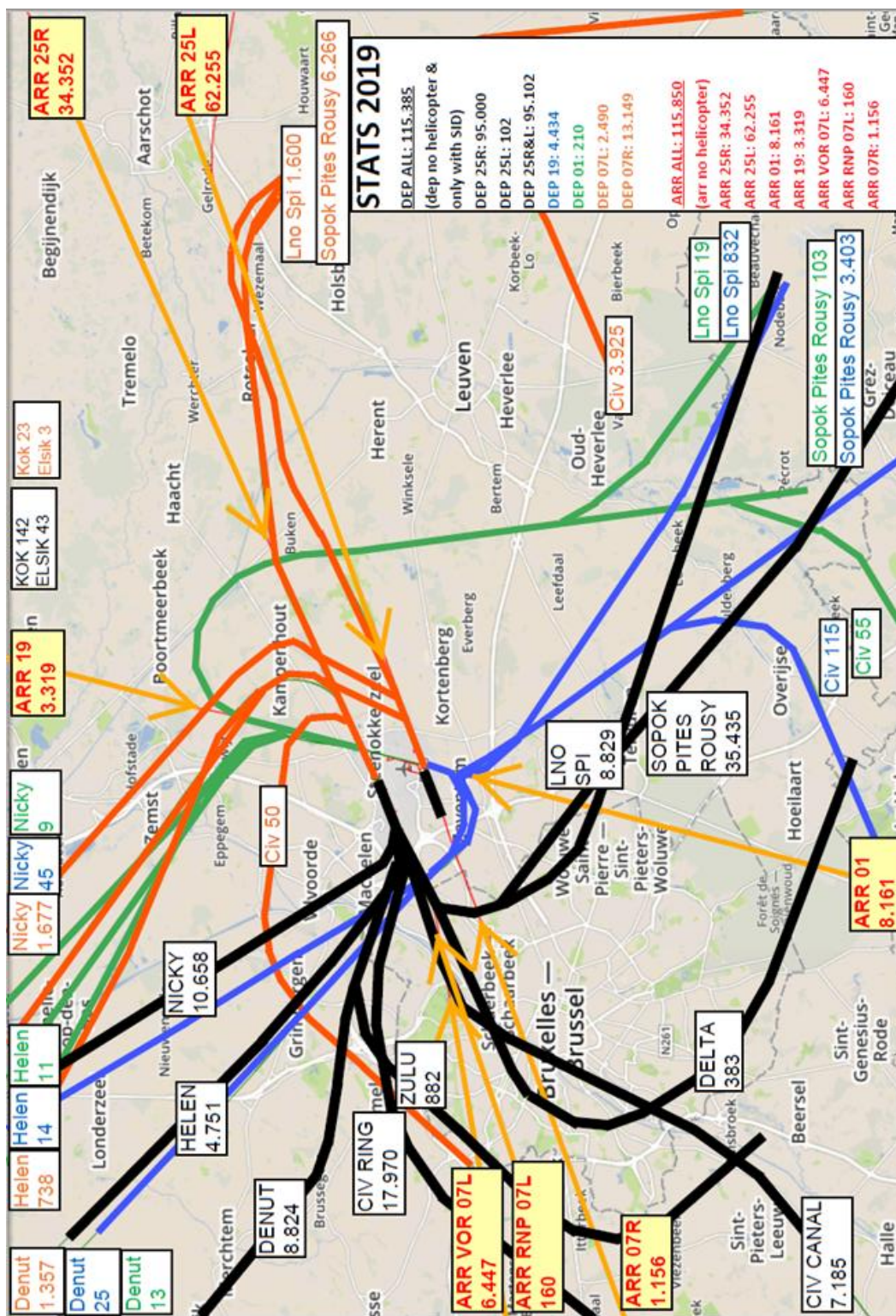
9.10 VERDELING VAN HET LUCHTVERKEER PER ZONE RONDOM BRUSSEL-NATIONAAL IN 2019



Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

106

9.11 VERDELING VAN HET LUCHTVERKEER PER BAAN IN 2019



Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

107

9.12 AANTAL INWONERS EN BEVOLKINGSDICHTHEID

GEMEENTE	POSTCODE	AANTAL INWONERS (*)	BEVOLKINGSDICHTHEID INWONER / KM ² (**)
Brussels Hoofdstedelijk Gewest			
Anderlecht	1070	120.009	6.683,4
Oudergem	1160	34.342	3.791,0
Sint-Agatha-Berchem	1082	25.553	8.541,3
Brussel	1000	183.287	5.494,2
Etterbeek	1040	48.194	15.232
Evere	1140	42.444	8.143,2
Vorst	1190	54.441	8.929,1
Ganshoren	1083	25.222	10.232,1
Elsene	1050	87.385	13.560,5
Jette	1090	52.459	10.124,4
Koekelberg	1081	21.886	18.514,8
Molenbeek	1080	97.365	16.228,4
Sint-Gillis	1060	49.094	19.892,2
Sint-Joost-ten-Node	1210	27.199	23,324,3
Schaarbeek	1030	131.548	16.878,8
Ukkel	1180	83.631	3.631,0
Watermaal-Bosvoorde	1170	25.318	1.940,7
Sint-Lambrechts-Woluwe	1200	57.583	7.760,6
Sint-Pieters-Woluwe	1150	42.066	4.678,1

GEMEENTE	POSTCODE	AANTAL INWONERS (*)	BEVOLKINGSDICHTHEID INWONER / KM ² (**)
Vlaams-Brabant			
Asse	1730	33.450	660,1
Beersel	1650	25.323	830,7
Bertem	3060	10.135	333,6
Bierbeek	3360	10.153	259,0
Boortmeerbeek	3191	12.621	666,5
Dilbeek	1700	43.460	1.033,1
Drogenbos	1620	5.664	2.281,3
Gooik	1755	9.176	228,1
Grimbergen	1850	37.915	970,8
Haacht	3150	14.834	474,3
Halle	1500	40.178	879,0
Herent	3020	6.855	662,4
Hoeilaart	1560	11.407	551,3
Holsbeek	3220	10.061	258,4
Huldenberg	3040	9.941	248,3
Kampenhout	1910	12.129	355,8
Kapelle-op-den-bos	1861	9.479	553,5
Kortenberg	3070	20.293	584,4
Kraainem	1950	13.807	2.349,9
Lennik	1750	9.102	291,5
Leuven	3000	102.126	1.767,2
Liedekerke	1770	13.387	1.308,3
Linkebeek	1630	4.697	1.113,3
Londerzeel	1840	18.872	513,2
Lubbeek	3210	14.561	321,6
Machelen	1830	15.582	1.345,8

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

109

Meise	1860	19.629	553,5
Merchtem	1785	16.757	449,4
Oud-Heverlee	3050	11.086	355,9
Overijse	3090	25.492	564,2
Pepingen	1670	4.538	124,7
Roosdaal	1760	11.662	530,4
Rotselaar	3110	16.999	451,3
Sint-Genesius-Rode	1640	18.523	808,2
Sint-Pieters-Leeuw	1600	34.617	841,8
Steenokkerzeel	1820	12.271	513,5
Ternat	1740	15.994	637,0
Tervuren	3080	22.699	667,8
Tielt-Winge	3390	10.783	241,3
Vilvoorde	1800	45.478	2.073,2
Wemmel	1780	16.491	1.879,8
Wezembeek-Opem	1970	14.250	2.077,6
Zaventem	1930	34.716	1.239,7
Zemst	1980	23.264	540,3

GEMEENTE	POSTCODE	AANTAL INWONERS (*)	BEVOLKINGSDICHTHEID INWONER / KM ² (**)
Waals-Brabant			
Eigenbrakel	1420	40.168	764,8
Graven	1390	13.871	246,1
Terhulpen	1310	7.443	473,3
Lasne	1380	7.887	299,5
Rixensart	1330	22.651	1.284,6
Waterloo	1410	30.352	1.422,2
Waver	1300	34.757	816,9

Stand van zaken van de overvluchten rondom Brussel-Nationaal - 2020 – Ref: 7121-P

110

10. Voor een duurzame en gebruiksvriendelijke luchthaven

10.1 5 CONCRETE VOORSTELLEN

De Ombudsman van de Federale Regering stelt zijn 5 voornaamste voorstellen voor:

- 1 Het toegelaten geluidsniveau van de vliegtuigen zowel overdag als tijdens de nacht verminderen
- 2 Concrete maatregelen nemen om de bewegingen van zwaardere vliegtuigen te beperken tussen 20:00 uur en 08:00 uur
- 3 Het financiële isolatie- en onteigeningsfonds FBMOL dat door B.A.C. wordt beheerd reactiveren
- 4 Doorgaan met de volledige bouw van de geluidsmuur en de proefloods voor het testen van de reactoren (beloofd sinds 1984)
- 5 Naleven van alle gerechtelijke beslissingen waartegen geen beroep werd aangetekend evenals alle Wetten en Regelgevingen (geval van de Boeing 777 die illegaal en in overtreding wordt gebruikt tijdens de nacht)

Ombudsdienst	Aantal personeelsleden	Klagers	Behandelde dossiers
Luchtvaart *	7	1.481	41.575
Pensioen	9	1.393	1.393
Telecom	20	15.816	16.246
Spoorwegen	13	995	995
Energie	19	7.055	7.055
Regulering spoorwegen en Luchthaven	10	3	3

* Olivier Denegre, tot 13 maart 2020, vrijwillig ontslag wegens verhuis naar het buitenland

10.2 5 VOORNAAMSTE EISEN

De voornaamste eisen zijn vervat in de meldingen van de omwonenden en verenigingen:

- 1 Invoeren van een Europese milieunacht tussen 22:00 uur en 07:00 uur zonder enige overvlucht tijdens de nacht
- 2 Duidelijkheid rond de windnormen en stabilisatie van het baangebruik
- 3 Het gebruik van de Boeing 747 afschaffen en het vliegverkeer en de procedures van zwaardere vliegtuigen (Boeing 767 – 777 – 787, Airbus A-330 en A-340) beter beheren
- 4 Het volume van het jaarlijks vliegverkeer tijdens de dag begrenzen en controleren
- 5 Een objectieve geluidskadaster opstellen in de overvlogen gemeenten, wijk per wijk, met de geluidspieken, de geluidsniveaus, de frequentie van de overvluchten en het aantal overvluchten - zowel overdag, als tijdens de nacht (beloofd sinds 2003)

OPGELET: deze voorstellen komen NIET van de Luchtvaart Ombudsman!



DIRECTIE EN ONTWERP

Philippe Touwaide

-

REALISATIE EN LAY-OUT

Aurélie Dupont

Emily Delbaer

Mona Ounis

-

FOTO'S

Philippe Touwaide

Joy Salander

Comm & Komm

Ozzy Productions

Studios ATO

-

INZAMELING GEGEVENS

Philippe Touwaide

Juan Torck

-

VERTALING

Aurélie Dupont

Emily Delbaer

Mona Ounis

Juan Torck

Alexandre de Spirlet

-

BRON GEGEVENS

Airportmediation

Brussels Airport Terminal Company (BATC)

skeyes

Brussels International Airport Company
(BIAC)

Ministerie van Communicatie

Regie der Luchtwegen

FOD Mobiliteit en Transport

Brussels Airport Company (BAC)

Persoonlijk archief Philippe Touwaide



Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
c/o skeyes site 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