

EVALUATIE VAN DE SLUITING VAN BANEN 25 RIGHT EN 25 LEFT OP DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL TUSSEN 18 MAART 2020 EN 23 AUGUSTUS 2020

**Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-
Nationaal**

Ref : 7133-P – September 2020





Inleiding

Operationele impact van de sluiting van baan 25 LEFT als gevolg van de daling van het luchtverkeer, ontbreken van een wettelijk kader over het principe van compensatie.

Evaluatie

Analyse van de operationele en milieu-impact van de totale herstellingswerken van de hoofdbaan 25 RIGHT op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Impact

Baan 25 RIGHT volledig gesloten voor al het luchtverkeer.

Baangebruik

Voorrang aan het luchtverkeer op baan 01/19 met ommekeer.

Tijdschema voor de werkzaamheden

Totale sluiting van baan 25R voor al het luchtverkeer van maandag 13 juli 2020 tot zondag 23 augustus 2020, met gedeeltelijke verkeersbeperkingen en tijdelijke sluiting van baan 25 RIGHT sinds woensdag 8 juli 2020.

Duur

7 weken.

Philippe TOUWAIDE

Licentiaat in Luchtvaart en Maritiem Recht
Voormalig Regeringscommissaris,
Directeur van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal,
Luchtvaart Ombudsman van de Federale Regering – F.O.D. Mobiliteit en Vervoer

Evaluatie van de sluiting van banen 25 Right en 25 Left op de Luchthaven Brussel-Nationaal – Ref: 7133-P

Table des matières

1. Legale basis van deze evaluatie	1
2. Presentatie van het baanschema in gebruik op de Luchthaven Brussel-Nationaal	2
3. Communicatie van Brussels Airport	4
4. Sluiting van baan 25 Left van 18 maart 2020 tot 8 juli 2020	5
5. Ministeriële instructie van 8 april 2020	6
6. DGLV-instructie 8 mei 2020	7
7. Instructie van een lid van het Ministerieel Kabinet van 26 mei 2020	9
8. Communicatie van het DGLV betreffende de heropening van baan 25 Left	13
9. AIP en NOTAM waarin de voortgang van de werkzaamheden aan baan 25 RIGHT wordt aangekondigd	14
10. Herhaalde verzoeken tot vergoeding voor het uniek gebruik van baan 01/19 tijdens de werkzaamheden in de zomer 2020.....	14
11. Voorafgaande waarschuwing van de Federale Ombudsdienst met betrekking tot het gebruik van baan 01/19.....	16
12. Proactiviteit en communicatie van de Federale Ombudsdienst tijdens de werkzaamheden.....	17
13. Gekwantificeerd gebruik van de banen tijdens de werkzaamheden.....	18
14. Wekelijkse verslagen van de Ombudsdienst.....	18
15. Analyse van de inhoud van de klachten en bezwaren.....	21
16. Analyse van de bijzondere vaststellingen met betrekking tot vluchten en bewegingen van vliegtuigen die ons werden gemeld door middel van klachten	23
16.1 BEVINDINGEN DIE AAN EEN ONDERZOEK WORDT ONDERWORPEN WEGENS HET ONTBREKEN VAN EEN SLOT OF HET OVERSCHRIJDEN VAN HET INDIVIDUEEL GELUIDSQUOTUM	23
16.2 MILITAIRE VLUCHTEN	24
16.3 MD-11 WESTERN GLOBAL	25
16.4 BOEING 747-400 KALITTA.....	27
16.5 BOEING 777 ETHIOPIAN	32
16.6 OBSERVATIE VAN MAANDAG 20 JULI 2020 TEN GEVOLGE VAN EEN TESTVLUCHT VAN BRUSSELS AIRLINES	33
16.7 OBSERVATIE VAN ZATERDAG 8 AUGUSTUS 2020 GERAPPORTEERD TIJDENS MEERDERE NADERINGEN OP BAAN 01	34
16.8 OBSERVATIE VAN 3 OPSTIJGINGEN MET PROCEDURE CIV 9 F TUSSEN 19:54 UUR en 20:28 UUR GERAPPORTEERD OP DINSDAG 11 AUGUSTUS 2020	38
16.9 OBSERVATIE GERAPPORTEERD VAN OPSTIJGINGEN EN LANDINGEN OP BAAN 19 OP WOENSDAG 12 AUGUSTUS 2020 OM 08 :12 UUR.....	39
16.10 OBSERVATIE GERAPPORTEERD OP DONDERDAG 20 AUGUSTUS 2020 OM 15:55 UUR	41
16.11 OBSERVATIE GERAPPORTEERD OP ZATERDAG 22 AUGUSTUS 2020 OM 15:20 UUR	43

Evaluatie van de sluiting van banen 25 Right en 25 Left op de Luchthaven Brussel-Nationaal – Ref: 7133-P

16.12 BREDE BOCHTEN VAN DE ZWARE Vliegtuigen 747 BIJ OPSTIJGINGEN VANUIT BAAN 19.....	44
16.13 BREDE BOCHTEN VAN DE BOEING 787 OP BAAN 19.....	46
16.13 BREDE BOCHTEN BIJ OPSTIJGINGEN OP BAAN 19 VIA PROCEDURE CIV 2 LIMA.....	47
17. ANALYSE VAN OPMERKINGEN BETREFFENDE DE WEERSOMSTANDIGHEDEN EN HET GEBRUIK VAN DE BANEN DIE ONS WERDEN GEMELD DOOR MIDDEL VAN KLACHTEN.....	48
17.1 BIJZONDERE WEERSOMSTANDIGHEDEN	48
17.2 WINDCOMPONENTEN	49
17.3 OMKERING.....	49
18. OPERATIONELE VASTSTELLINGEN BETREFFENDE HET GEBRUIK VAN DE BANEN EN PROCEDURES .	50
18.1 RNP 07L EN RNP 07R	50
18.2 AFWIJKING VOOR OPSTIJGINGEN 25L.....	51
18.3 AFWIJKING VAN ZWAARDERE Vliegtuigen DIE OPSTIJGEN VANUIT 07 RIGHT	55
18.4 ONEVENWICHTIGE VERDELING BIJ DE OPSTIJGINGSPROCEDURES (SID).....	56
18.5 ONEVENWICHTIGE TIJDSHEMA VOOR HET GEBRUIK VAN DE OPSTIJGINGSPROCEDURES (SID)	57
19. BEHOUDEN VAN DE LANDINGSPROCEDURES RNP OP BANEN 07L/07R	57
20. NIVEAU VAN HET LUCHTVERKEER OP BRUSSEL-NATIONAAL EN VAN NIET-ACTIEVE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN	60
21. AANBEVELINGEN AAN DE AUTORITEITEN	63
21.1 INHOUD VAN KLACHTEN (EXACTE COPY/PASTE VAN DE ONTVANGEN KLACHTEN).....	63
21.2 CONCLUSIE VAN DE OMBUDSDIENST, MET VOLLEDIGE AUTONOMIE, ONAFHANKELIJKHEID EN ONPARTIJDIGHEID	64
21.3 AANBEVELINGEN VAN DE OMBUDSDIENST MET VOLLEDIGE AUTONOMIE, ONAFHANKELIJKHEID EN ONPARTIJDIGHEID.....	64
22. DEVIATIES VAN 8 JULI 2020 TOT 23 AUGUSTUS 2020	67



 **STOP**
RWY AHEAD
DOORGANG ENKEL
MET TOELATING
CONTACTEER ATC 118.605

01-19 F1

1. Legale basis van deze evaluatie

Deze evaluatie van de sluiting van banen 25 LEFT en 25 RIGHT op de Luchthaven Brussel-Nationaal tussen 18 maart 2020 en 23 augustus 2020 is één van de missies van de Federale Ombudsdienst, door bezwaren en suggesties van omwonenden te verzamelen en te behandelen, door adviezen uit te brengen en alle relevante informatie te verspreiden met betrekking tot de gevolgde trajecten en de overlast veroorzaakt door vliegtuigen die opstijgen van- en landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

De Ombudsdienst is en blijft neutraal, onafhankelijk, autonoom, onpartijdig en zonder belangenconflict in dit dossier en krijgt geen instructies van geen enkele instantie.

Gezien de wet van 27 juni 1937 tot herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, met name artikel 5 §1;

Gezien het koninklijk besluit van 15 maart 1954 voor de regulering van de luchtvaart, en met name artikelen 2 § 2, 43 § 2 en 44;

Gezien het koninklijk besluit van 15 maart 2002 tot oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal;

Gezien de wet van 28 april 2010 waaronder artikelen 3 § 1, 3 § 2 1°, 3 5°, 3 6°, 6;

Artikel 36 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 tot verlening van de exploitatievergunning van de Luchthaven Brussel-Nationaal;

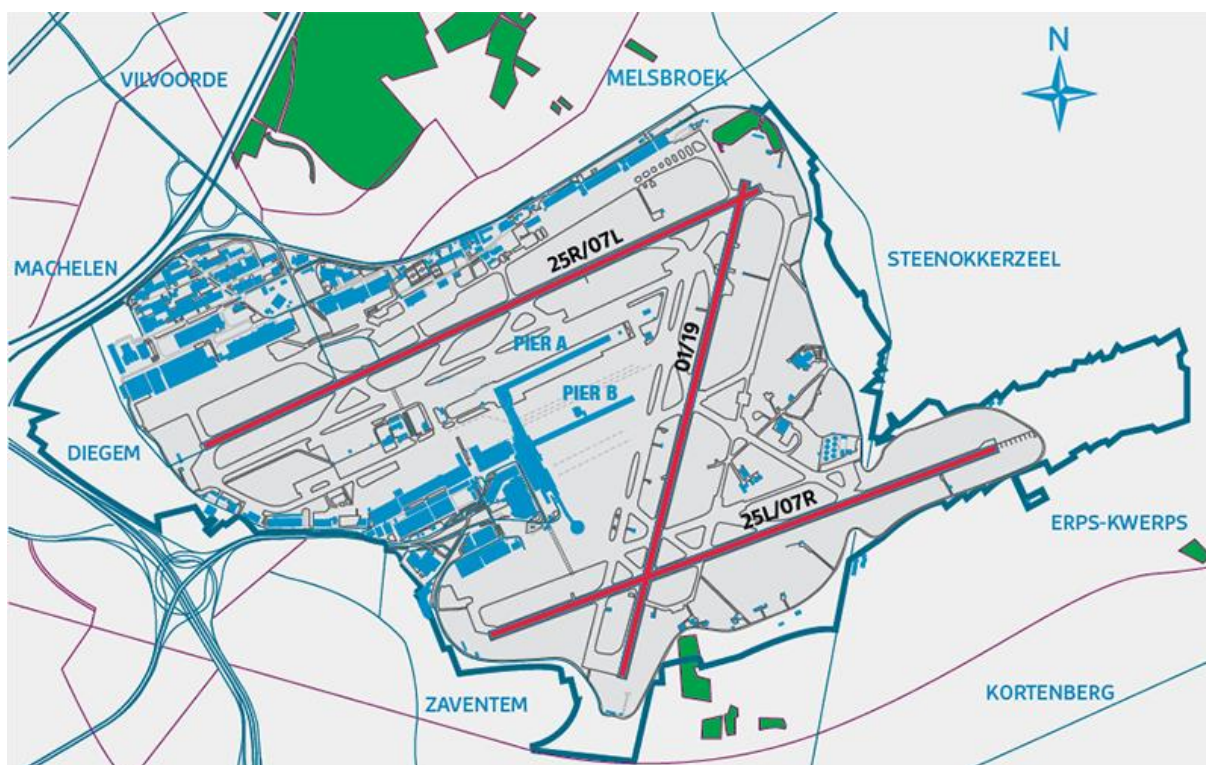
Gezien het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van geluidsoverlast op de Luchthaven Brussel-Nationaal;

Gezien het Arrest van de Raad van State nr. 238.283 van 22 mei 2017:

“Overwegende dat het onvermijdelijk is dat de exploitatie van een luchthaven geluidsoverlast voor zijn omgeving veroorzaakt; dat de staat daarom een ruime beoordelingsvrijheid heeft, dat de keuze tussen de concentratie van deze overlast in bepaalde gebieden of hun verspreiding over een groot gebied, de beperking van de openingstijden van de luchthaven, de strikte naleving van de vereisten voor luchtvaartveiligheid, de bescherming van economische belangen die nauw of indirect verband houden met luchtverkeer, allemaal parameters zijn die een rol spelen bij de opportuniteitswaardering van wat het beste is voor de samenleving in een politieke beoordeling. Overwegende dat indien artikel 23 van de Grondwet het recht op bescherming van een gezond milieu voorziet, het overal en ten allen tijde de verstoring van de milieukwaliteit niet verbiedt, maar het in het algemeen vereist dat ervoor gezorgd wordt dat het milieu beschermd blijft; dat in het bijzonder wat betreft de lokalisatie van de geluidshinder die onvermijdelijk verband houdt met de exploitatie van een luchthaven, dit artikel de bevoegde autoriteiten de keuze laat om de geluidshinder te concentreren of te verspreiden op de manier die zij het meest conform achten voor het algemeen belang; dat het derhalve de achteruitgang van de situatie in bepaalde gebieden niet verbiedt als deze achteruitgang wordt gecompenseerd door de verbetering van de situatie in andere gebieden”;

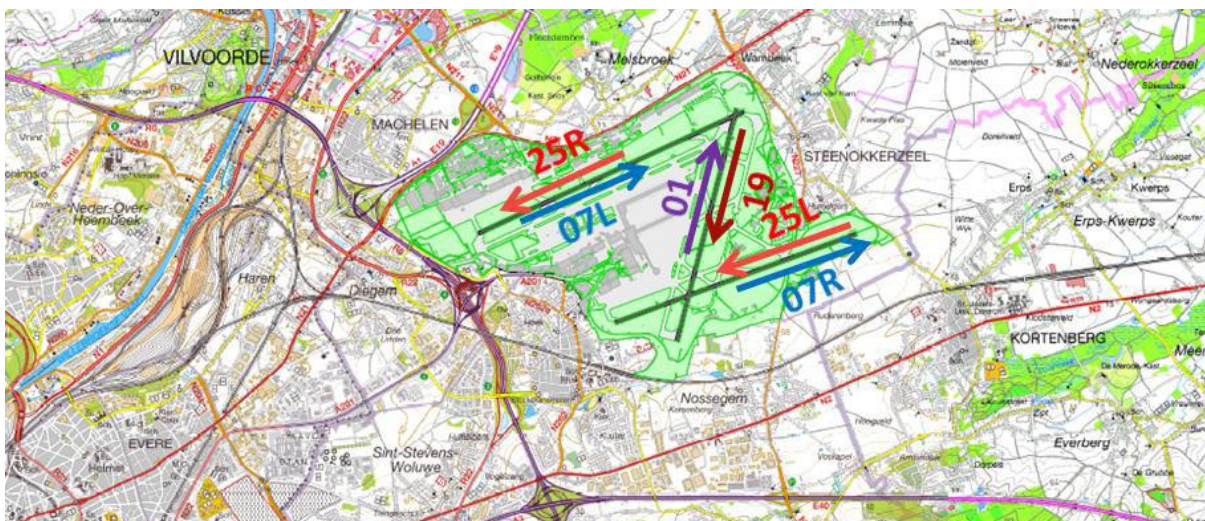
2. Presentatie van het baanschema in gebruik op de Luchthaven Brussel-Nationaal

Het schema van de 3 actuele banen is het volgende:



- **Baan 25 R - Rechts** (georiënteerd naar 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 ».
- **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 Kortenbergh naar Zaventem-Centrum en loopt over de Waterloo-sesteenweg. 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-Oppeem.



 airportmediation		
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS		
RWY designator	True BRG	Dimensions of RWY (M)
01	014.43°	2.987 x 50
19	194.43°	2.987 x 50
07R	069.89°	3.211 x 45
25L	249.89°	3.211 x 45
07L	65.35°	3.638 x 45
25R	245.35°	3.638 x 45

 **airportmediation**

Renseignements fournis à titre indicatif sans aucune reconnaissance préjudiciable

Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National.

Deze inlichtingen worden u verstrekt onder alle voorbehoud

Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder schriftelijke toestemming van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal.

3. Communicatie van Brussels Airport

Een directeur van de besloten vennootschap Brussels Airport Company bracht ons met een brief op 6 september 2019 (CEO-19/148/AF/CVN/lw) op de hoogte van het werkschema aan baan 25R/07L tijdens de zomer 2020.

Met dien verstande dat we het vroegtijdig waarschuwingsschema van deze werkzaamheden kunnen toejuichen - 10 maanden op voorhand - waardoor proactief, doelgericht en effectief informatie kan worden verstrekt om de getroffen bevolking gerust te stellen; dient er echter opgemerkt te worden dat de directeur van de besloten vennootschap Brussels Airport Company zelf het alternatief baangebruik schema aankondigt – ofwel voornamelijk baan 19 om op te stijgen en te landen - terwijl dit voorrecht uitsluitend de bevoegdheid van de Federale Staat is krachtens de **wet van 27 juni 1937** en van **artikelen 43 en 44 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954** ter regulering van de luchtvaartnavigatie;

Gezien het feit dat **artikel 25 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004** betreffende de omvorming van BIAC tot een privaatrechtelijke naamloze vennootschap en luchthavenfaciliteiten zeer duidelijk bepaalt dat de bevoegdheid om de uitrusting en de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal te reguleren het exclusieve domein van de Federale Staat is; deze houding van de directeur van de besloten vennootschap Brussels Airport Company is een "voldongen feit" dat voortkomt uit een vorm van dumping of lobbyen door te proberen de autoriteit te overtuigen van de beste keuze.

Naar aanleiding van de verschillende juridische en gefundeerde opmerkingen van de Luchtvaartombudsman van de Regering, heeft de Minister van Mobiliteit de methodologie die tijdens de werkzaamheden van voorgaande jaren werd toegepast, wettelijk overgenomen, namelijk het aannemen van een ministeriële instructie betreffende de voortgang van de werkzaamheden zoals aangevraagd door de ombudsman.

In een brief van 23 april 2020 (CEO-20/060/AF/pfd) is een directeur van Brussels Airport Company verheugd te vernemen dat er binnenkort een ministeriële instructie zal worden opgesteld, waarin wordt uitgelegd waarom dit werk niet kon worden vervroegd tijdens de periode van vertraging van het luchtverkeer als gevolg van de COVID-19 gezondheidscrisis.

Er moet worden opgemerkt dat de zeer vroege communicatie van de luchthavenexploitant, in september 2019, alleen werd herhaald met een discrete herinnering in de maand voorafgaand aan de werkzaamheden, wat aanleiding gaf tot tal van klachten wegens gebrek aan informatie die we later zullen bespreken.

4. Sluiting van baan 25 Left van 18 maart 2020 tot 8 juli 2020

Baan 25 Left was **vanaf 18 maart 2020 om 06:00 uur** gesloten voor al het vliegverkeer, alleen om de onderhoudskosten van extra dienstpersoneel (brandweerlieden, controllers, onderhoudspersoneel) te beperken die bij het gebruik van twee parallel en gelijktijdige banen wordt opgelegd. **Sinds eind maart** en ten gevolge van de Coronavirus-crisis, hebben de luchthaven en skeyes, teneinde altijd over het nodige reservepersoneel te beschikken om, indien nodig, afwezigheden bij ziekte te compenseren, het ingezette personeel verminderd en besloten om maar op één baan te werken. Dit was mogelijk omdat het vliegverkeer vanaf het begin van de pandemie sterk was verminderd. Vervolgens bleek dat het exclusieve gebruik van baan 25R had geleid tot een concentratie van 87% van het luchtverkeer op de Noordrand tijdens de nachten (uittreksel uit een reactie van het Kabinet van Minister Bellot aan de omwonenden verstuurd op 6 juni 2020).

Een aanzienlijk aantal opeenvolgende **NOTAM's** werden uitgegeven om de sluiting van baan 25 Left voor al het luchtverkeer **tot 8 juli 2020** te regelen:

- ➔ **NOTAM** Due to COVID-19 and resulting OPS restrictions, RWY 25L/07R CLSD. Applicable as from Wednesday 18/03/2020 05.00 UTC.
- ➔ **NOTAM** A1273/20 From:08 MAY 20 09:00 Till:08 AUG 20 16:00 Text:RWY 07L/25R CLSD DUE TO WIP. PPR 15MIN
- ➔ Single Runway Operations EBBR Reference : **NOTAM** A0657/2020 and A0666/2020 As from Wednesday 18/03/2020 05.00 UTC , single runway operations will be applied at EBBR. Possible configurations : • RWY25R • RWY19 • RWY01 • RWY07L RWY 25L/07R will be closed, ILS shall be switched OFF. RWY inspections and BCU protection will continue on all runways. IMPORTANT : FES staffing will be adapted accordingly. When RWY 25R/07L is in use, they will operate from Fire station West, when RWY 01/19 is in use from fire station East. EBBR TWR SVR shall advise in due time, at least 20 min in advance, of any runway change.



5. Ministeriële instructie van 8 april 2020

Het lijkt erop dat op **8 april 2020** een **ministeriële instructie** genomen werd.

De minister schreef duidelijk naar de omwonenden, daarbij verwijzend naar *“zijn brief van 8 april 2020 waarbij machtiging aan de directeur-generaal van het DGLV wordt verleend om” elke actie te ondernemen (instructie, publicatie aan het AIP voor de tijd die nodig is voor het goede verloop van de werken, coördinatie met BAC, skeyes, de Slotcoördinator en de ombudsman, dagelijkse monitoring en analyse, enz.), die het DGLV nodig acht om te implementeren zodat een noodplan voor het gebruik van de banen wordt opgesteld voor de strikte duur van de werkzaamheden en dat dit (sic) gebeurt zonder afbreuk te doen aan het niveau van de luchtvaartveiligheid en door de impact van de werken op de omwonenden van de Luchthaven Brussel-Nationaal zoveel mogelijk te beperken en tegelijkertijd de luchthaven te laten blijven opereren en om zoveel mogelijk (sic) aan de verkeersvraag te voldoen”.*



6. DGLV-instructie 8 mei 2020

De administratie der Luchtvaart DGLV heeft ons, correct in overeenstemming met haar wettelijke verplichtingen, haar instructie – met referentie LAAASEBBR - van 8 mei 2020 aan skeyes meegedeeld, die enkel een wekelijkse verzending van de situatie van het baangebruik en procedures voorziet, maar die geen aanpassing, evaluatie of correctie van de gebruikte banen bepaalt.



Werd bepaald :

- Gedurende fase 0 (momenteel gepland van woensdag 8 juli tot en met de ochtend van maandag 13 juli), blijven de selectieparameters van het baangebruik (runway-in-use) zoals gepubliceerd in de AIP - inclusief windnormen – van toepassing. In afwijking van het gepubliceerde PRS, zal **baan 25R echter bij voorkeur worden gebruikt voor opstijgingen en baan 25L voor landingen**;
- Tijdens fasen 1, 2 en 3 (momenteel gepland van maandag 13 juli tot en met zondag 23 augustus 2020) blijven de baankeuzeparameters zoals gepubliceerd in de AIP inclusief de windnormen van kracht. In afwijking van de gepubliceerde PRS zal **baan 19 echter preferentieel worden gebruikt voor opstijgingen en landingen tussen 06:00 uur en 22:59 uur**. Baan 25L kan eventueel – naar eigen inzicht – gebruikt worden naast baan 19 voor landingen. De DENUT6N, HELEN5N, NIK4N procedures zullen worden gebruikt in plaats van de DENUT7L, HELEN5L, NIK3L procedures wanneer baan 25L niet wordt gebruikt voor landingen;

Tijdens de nacht, in de week tussen 23:00 en 05:59 uur, zal baan 19 naar eigen inzicht preferentieel gebruikt worden voor opstijgingen en banen 19 en 25L voor landingen.

De nacht van vrijdag op zaterdag, tussen 23:00 en 05:59 uur, zal baan 19 gebruikt worden als alternatief voor baan 25R voorzien in het PRS die niet beschikbaar is voor opstijgingen en landingen;

De nacht van zaterdag op zondag, tussen 23:00 en 05:59 uur, zal baan 25L gebruikt worden voor alle opstijgingen en landingen, in overeenstemming met het PRS;

De nacht van zondag op maandag, tussen 23:00 en 05:59 uur, zal baan 19 gebruikt worden voor alle opstijgingen en landingen, in overeenstemming met het PRS;

- U **wekelijks een rapport** over het gebruik van de banen en de gehanteerde procedures te vragen;
- U vragen om de gebruikers en de omwonenden van de luchthaven **zo goed mogelijk te informeren over het baangebruik** in overleg met de luchthavenexploitant en de Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal.



7. Instructie van een lid van het Ministerieel Kabinet van 26 mei 2020



Het lijkt (**VOORWAARDELIJK**) dat een onofficiële instructie die noch de wetten noch de luchtvaartregelgeving respecteert, op 26 mei 2020 werd genomen door een niet-geïdentificeerde medewerker, iemand van het kabinet dat niet over de wettelijke voorrechten op dit gebied beschikt, die compensatie biedt aan de Noord-zone na het gebruik van de 25R Zulu-procedures tijdens de lockdown en sluiting van baan 25L; ondanks onze talrijke legitieme en wettelijke verzoeken, werd deze instructie nooit aan ons meegedeeld, wat we des te meer betreuren omdat dit 'geheime' aspect alleen al het vermoeden van de volstrekt onwettige aard van de maatregel met betrekking tot het vermogen van de betrokken persoon benadrukt.

Bovendien, in de vergelijking tussen het gebruik van baan 25R en baan 19, lijkt deze ministeriële medewerker (**VOORWAARDELIJK**) het gebruik van baan 25R overdag en 's nachts te hebben verward met enkel het gebruik van baan 19 in de nacht; daarom zou de rekening of de gelijkwaardigheid van het aantal opstijgingen tussen de Noord- en Oost-zones vertekend zijn, omdat de voorschriften voor vergelijking absoluut niet vanaf het begin identiek zijn.

We konden kennis nemen van de inhoud van deze "omstreden" instructie, en konden bevestigen dat een instructie inderdaad aan skeyes werd gegeven door een medewerker van het Kabinet van Bellot via mail op **26 mei 2020** om 10:18 uur na overleg met de Vlaamse Overheid. Bijgevolg vonden we het

erg vreemd dat de Minister ons tegenspreekt, terwijl we deze befaamde mail met een betwiste instructie konden lezen.

In een antwoord naar een omwonende op 21 augustus 2020 betoogt het Kabinet van Bellot met andere cijfers dan de officiële cijfers, sprekend over 567 nachtvluchten op baan 25R in 2020 (exact nachtcijfer in Zulu is 305), 30 nachtvluchten op baan 19 (exact nachtcijfer is 1) en 300 nachtelijke opstijgingen op baan 19 in 2019 (exact aantal nachtelijke opstijgingen van baan 19 in 2019 is 237).

airportmediation			
ZULU			
MONTH		2020	2019
MARCH	18/03 – 23H00	39	43
APRIL		123	54
MAY		116	65
JUNE	05/06 – 23H00	27	11
TOTAL		305	173
DEPARTURE 19			
MONTH		2020	2019
MARCH	18/03 – 23H00	1	33
APRIL			90
MAY			99
JUNE	05/06 – 23H00		15
TOTAL		1	237

airportmediation

Renseignements fournis à titre indicatif
sans aucune reconnaissance préjudiciable

Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé
dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son
destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation
du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Deze inlichtingen worden u
verstrekkt onder alle voorbehoud

Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel
geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder
de uitdrukkelijke toestemming van de Ombudsdienst van de
Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

De Minister van Mobiliteit ontkende aanvankelijk enige instructies te hebben genomen, zie hier zijn [e-mail van 6 juni 2020](#):

Le 6 juin 2020 à 16:21, Bellot Francois <francois.bellot@bellot.fed.be> a écrit :

Bonjour,

Mon cabinet n'a écrit aucune nouvelle instruction.

Restant à votre disposition, veuillez recevoir, l'expression de mes meilleurs sentiments.

François BELLOT

**Ministre de la Mobilité,
Chargé de Belgocontrol et
De la SNCB
Rue Ernest Blerot, 1
1070 ANDERLECHT**

**Minister van Mobiliteit,
belast met Belgocontrol
en de SNCB
Ernest Blerostraat, 1
1070 ANDERLECHT**

(+32(0)2 238 28 03

***: francois.bellot@bellot.fed.be**

Nadien corrigeerde zijn Ministerieel Kabinet de situatie door de instructie uit te leggen in een brief van 6 juni 2020 naar aanleiding van de verzoeken tot uitleg van omwonenden en verenigingen:

Sinds eind maart en ten gevolge van de Coronavirus-crisis, hebben de luchthaven en skeyes, teneinde altijd over het nodige reservepersoneel te beschikken om, indien nodig, afwezigheden bij ziekte te compenseren, het ingezette personeel verminderd en besloten om maar op één baan te werken. Dit was mogelijk omdat het vliegverkeer vanaf het begin van de pandemie sterk was verminderd. Vervolgens bleek dat het exclusieve gebruik van baan 25R had geleid tot een concentratie van 87% van het luchtverkeer op de Noordrand tijdens de nachten.

Sinds enkele weken geeft skeyes aan dat baan 19 heropend zou kunnen worden, maar dat het gebruik van de baan in single runway use om operationele redenen toch nog noodzakelijk was. Wat het DGLV niet tegenspreekt.

Om een einde te maken aan de concentratie van nachtvluchten die de Noordrand ondergaat, heeft skeyes een notam gepubliceerd waarin deze keer baan 19 bevat.

Een indrukwekkend aantal opeenvolgende **NOTAM's** werd gepubliceerd als wijziging van het PRS, **baan 19 – en alleen deze baan - wordt preferentieel** 's nachts van woensdag op donderdag, van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag; en dit **vanaf 5 juni 2020 tot 14 juni 2020**, en **vanaf 15 juni 2020 wordt baan 19 normaal weer preferentieel** in overeenstemming met het PRS-schema opgenomen in het AIP's:

- ➔ NOTAM As of 01/06/2020 a Temporary Preferential Single RWY system will be applied at EBBR until 16/06/2020 20.59 UTC. See following NOTAMS: A1387/20 - A1809/20 - A1804/20 - A1803/20 - A1802/20 - A1846/20 - A1844/20 - A1837/20.
- ➔ NOTAM A1698/20 From:05 JUN 20 18:40 Till:15 JUN 20 23:59 Schedule:THU 0400-FRI 2059, SAT 0400-2059, SUN 0400-WED 2059 Text:RWY 25R IN USE FOR TKOF AND LDG, EXC WX AND EMERG.
- ➔ NOTAM A1699/20 From:05 JUN 20 19:00 Till:14 JUN 20 03:59 Schedule:WED 2100-THU 0359, FRI 2100-SAT 0359, SAT 2100-SUN 0359 Text:RWY 19 IN USE FOR TKOF AND LDG, EXC WX AND EMERG.
- ➔ NOTAM A1701/20 From:05 JUN 20 21:00 Till:06 JUN 20 04:00 Text:RWY 07L/25R CLSD. NICO MATTHYS/BAC/02 753 69 00.
- ➔ NOTAM A1798/20 From:15 JUN 20 08:10 Till:17 JUN 20 23:59 Text:AD LTD TO SINGLE RWY OPS ON RWY 07L/25R OR RWY01/19 DUE TO OPS RESTRICTIONS.
- ➔ NOTAM A1799/20 From:15 JUN 20 08:15 Till:17 JUN 20 23:59 Text:RWY 07R/25L CLSD.
- ➔ NOTAM A1800/20 From:15 JUN 20 08:15 Till:17 JUN 20 23:59 Text:RWY 01/19 ONLY AVBL IF IMPOSED BY MET CONDITIONS OR WHEN RWY 07L/25R NOT AVBL DUE TO WIP. PPR 20 MIN.
- ➔ NOTAM A1801/20 From:15 JUN 20 08:20 Till:17 JUN 20 23:59 Schedule:SUN 0400-WED 2059 Text:RWY 25R IN USE FOR TKOF AND LDG, EXC WX AND EMERG.

- ➔ NOTAM A1837/20 From:16 JUN 20 16:15 Till:08 JUL 20 13:30 Text:RWY 07R/25L CLSD.
- ➔ NOTAM A1838/20 From:16 JUN 20 16:15 Till:08 JUL 20 13:30 Text:RWY 01/19 ONLY AVBL IF IMPOSED BY MET CONDITIONS OR WHEN RWY 07L/25R NOT AVBL DUE TO WIP. PPR 20 MIN. DEVIATION SUBJECT TO DELAY.
- ➔ NOTAM A1844/20 From:20 JUN 20 21:00 Till:05 JUL 20 03:59 Schedule:SAT 2100 - SUN 0359 Text:RWY 25R IN USE FOR TKOF AND LDG, EXC WX AND EMERG.
- ➔ NOTAM A1846/20 From:17 JUN 20 07:30 Till:08 JUL 20 13:30 Schedule:MON-THU 0400-2059, FRI 0400-SAT 1359, SUN 1400-2059 Text:RWY 01/19 ONLY AVBL IF IMPOSED BY MET CONDITIONS OR WHEN RWY 07L/25R NOT AVBL DUE TO WIP. PPR 20 MIN. DEVIATION SUBJECT TO DELAY.



8. Communicatie van het DGLV betreffende de heropening van baan 25 Left

Op 15 juni 2020 informeerde het Directoraat-generaal der Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer ons via een zeer beknopte e-mail over de **heropening van baan 25 Left op 8 juli 2020**:

Door de crisis veroorzaakt door het Chinese COVID-19 virus, is er een enorme vermindering van de luchtvaarttrafiek op Brussel-Nationaal.

Het pistegebruik is via diverse notams aangepast waardoor er een afwijking van het Preferential Runway System (PRS) gebeurde.

Met de heropening van de EU+ grenzen, de herstart van SN-Brussels Airlines beide vanaf morgen 15 juni am zal het vliegverkeer gradueel drukker worden.

Er is in de loop van vorige week met BAC en skeyes overleg geweest over de wijze en de datum waarop een terugkeer naar het PRS systeem binnen het AIP kan plaatsvinden.

Omwille van beide voornoemde gegevens, was de datum van 15 juni am voorgesteld.

Finaal is tussen DGLV en BAC en skeyes met akkoord van de heer Minister van Mobiliteit, belast met skeyes en NMBS een werkmethode afgesproken die zo dicht mogelijk bij de PRS aanleunt.

Met dit bericht wil ik u inlichten van de modus operandi :

Gezien dat omwille van veiligheidsredenen de start -en landingsbaan (hierna: piste) 25L/07R niet voor de werken van 8 juli 2020 beschikbaar kan zijn en dat enkel de piste 25R/07L zou kunnen gebruikt worden in configuraties waar de pistes 25L en 25R voorzien zijn in het PRS

Gezien dat BAC bevestigt dat de configuratie 25R/19 van het PRS 's nachts kan gebruikt worden.

Het DGLV aanvaardt het gebruik van enkel piste 25R daar waar deze voorzien was in combinatie met 25L (te weten, elke weekday van 06h tot 23h) of wanneer de piste 25L alleen zou moeten gebruikt worden (de zaterdagnacht).

Het DGLV vraagt dat elke nacht tijdens dewelke de combinatie van piste 25R/19 in het AIP voorzien was, dat deze configuratie gebruikt wordt vanaf dinsdag 16 juni 2020 en dat 's nacht waar enkel piste 19 zou moeten gebruikt worden zoals voorzien in het PRS (de nacht van de zondag), dat ook het geval is.

Het DGLV verwacht zo snel mogelijk een bevestiging vanwege BAC dat de configuratie 25R/19 ook gebruikt zal worden gedurende de dag op zaterdagen van 16h tot 23h en op zondagen van 06h tot 16h zoals voorzien in het PRS.

9. AIP en NOTAM waarin de voortgang van de werkzaamheden aan baan 25 RIGHT wordt aangekondigd

De voortgang van de werkzaamheden, met publicatie van een gedetailleerd schema van de bouwfases en de operationele impact op de beschikbaarheid van de banen werd gepubliceerd via:

- ➔ AIP SUPPLEMENT 021/2020 gepubliceerd op 7 mei 2020 dewelke gewijzigd werd door
- ➔ AIP SUPPLEMENT 028/2020 gepubliceerd op 2 juli 2020 en definitief

We moesten **NOTAM A2034/20** laten corrigeren die de exacte timing van de werkzaamheden aankondigde, omdat deze verwees naar een AIP SUP 028/2020 die nog niet was gepubliceerd toen de NOTAM online werd gezet, evenals de **NOTAM A2056/20** die de publicatietijd van het AIP 028/2020-supplement specificeerde.

- ➔ NOTAM A2034/20 From:08 JUL 20 13:30 Till:13 JUL 20 04:00 Text:CONSTRUCTION WORKS RWY 07L/25R - STAGE 0. REF AIP SUP 028/2020)
- ➔ NOTAM A2056/20 From:08 JUL 20 13:30 Till:15 JUL 20 23:59 Text:SUP 021/2020 REPLACED BY SUP 028/2020. SUP 028/2020 IS DISTRIBUTED WITH AIP AMDT 008/2020, AVBL AT [HTTPS://OPS.SKEYES.BE](https://ops.skeyes.be) UNDER UPCOMING AIP

De volgende NOTAM kondigt het einde van de werkzaamheden op 23 augustus 2020 om 06:00 uur aan en verwijdt het AIP 028/2020-supplement met betrekking tot de fasering van de renovatiewerken aan baan 25 RIGHT:

- ➔ NOTAM A2507/20 From:23 AUG 20 04:00 Till:PERM Text:REF AIP BELGIUM AND LUXEMBOURG. SUP 028/2020 CANCELLED

10. Herhaalde verzoeken tot vergoeding voor het uniek gebruik van baan 01/19 tijdens de werkzaamheden in de zomer 2020

Het kabinet van de Minister van Vervoer introduceerde een nieuw principe dat niet gebaseerd is op enige wettelijke of reglementaire basis: “**DE COMPENSATIE**”, hetzij het wijzigen van het schema van baankeuze, ook wel het P.R.S. genoemd voor Preferential Runway System, door het gebruik van baan 25R in bepaalde nachten te schrappen en daardoor al het luchtverkeer op baan 19 in bepaalde nachten te belasten.

Na deze compensatie - beslist in het voordeel van de Noord-zone - werden identieke verzoeken van administraties, gemachtigden, verenigingen en omwonenden die zich onder de corridors van de procedures van banen 01, 07R, 19 en 25L bevinden ingediend, die de wederkerigheid van een compensatie met het oog op de exclusieve overvliegperiodes vanaf baan 01/19 tussen 13 juli en 23 augustus 2020 eisen.

We hebben in totaal **55 verzoeken** ontvangen, ofwel 38 specifieke brieven en 17 klachten over dit onderwerp.

Het is aan het kabinet van de Minister van Vervoer, en aan hem alleen, om ervoor te zorgen dat het principe van gelijkheid, non-discriminatie en identieke behandeling van mensen die worden overgevlogen tussen de Noord- (25R) en Oost-zones (19 in de nacht maar 25R overdag en 01 afhankelijk van de tegenwind) wordt gerespecteerd.

We zijn verbaasd over de creatie van een nieuw luchtvaartprincipe, **DE COMPENSATIE**, en wat ons keer op keer blijft verbazen, dat dit principe niet voortkomt uit een regeringsakkoord, en vooral niet berust op enige wettelijke, regelgevende of juridische basis; het is meer een kwestie van willekeur, partijdigheid en zeker een latente of zelfs afhankelijke subjectiviteit.

We hebben geen wettelijke basis gevonden voor het creëren of uitvinden van dit nieuwe principe van "**COMPENSATIE**" die de onwettigheid zou aantonen van een dergelijk besluit dat werd genomen zonder enige grondslag of naleving van de regelgeving.



11. Voorafgaande waarschuwing van de Federale Ombudsdienst met betrekking tot het gebruik van baan 01/19

ONTWERPBESLUIT 17.005 VAN HET COLLEGE VAN LUCHTVAARTOMBUDSMANNEN VAN 9 SEPTEMBER 2019:

Het College van Luchtvaartombudsmannen heeft in de zitting van 9 september 2019 unaniem het volgende advies uitgebracht:

- **Artikel 1:** *er wordt aanbevolen om een ministeriele instructie of een instructie van het DGLV uit te vaardigen die een tijdelijke ontheffing verleent aan het P.R.S. na de onmogelijkheid om baan 25R te gebruiken onder omstandigheden van impactstudies, veiligheidsstudies, obstakelstudies en milieustudies met een wekelijkse opvolging van de voortgang van de werkzaamheden.*
- **Artikel 2:** *er wordt aanbevolen om niet al het vliegverkeer, dag en nacht, alleen op baan 19 te concentreren voor het gehele luchtverkeer en te zorgen voor de naleving van alle veiligheidsprincipes.*
- **Artikel 3:** *er wordt aanbevolen om het gebruik van andere alternatieve baangebruikschemas te overwegen voornamelijk 's nachts (landingen 25L en opstijgingen 01) of tijdens perioden van zwakke wind met een staartwindcomponent van minder dan 3 knopen (landingen 19 en 07R opstijgingen).*
- **Artikel 4:** *er wordt aanbevolen om te letten op de veiligheidsstudies en de aanbevelingen opgenomen in het rapport "AAIU-2008-13" opgesteld op 10 juli 2009 door de "Air Accident Investigation Unit" van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, getiteld "Final report on the accident occurred on 25 may 2008 at Brussels-Airport on a Boeing B747-209F registered N704CK".*
- **Artikel 5:** *er wordt aanbevolen om onvoorwaardelijk eventuele verzoeken van piloten te accepteren om te opereren vanaf een andere beschikbare baan dan degene die toegewezen werd door de luchtverkeersleiding.*
- **Artikel 6:** *er wordt aanbevolen om, ondanks het geval van overmacht, de verschillende rechterlijke beslissingen te respecteren die het gebruik van bepaalde banen bij landing beperken.*

12. Proactiviteit en communicatie van de Federale Ombudsdienst tijdens de werkzaamheden

De Federale Ombudsdienst heeft steeds het begin van deze werken en de bijbehorende planning gecommuniceerd, en heeft vanaf juni 2020 uitgebreide informatie gepubliceerd over de aanvang van de renovatie van baan 25 RIGHT; en permanent van dag tot dag sinds 8 juli 2020.

Er is een permanentie ingesteld, elke dag inclusief zaterdag, zondag en feestdagen van 21 juli 2020 en 15 augustus 2020, voor een continue aanwezigheid van informatie tussen 06:00 uur en 24:00 uur. zonder enige onderbreking.

Er werd een inspanning geleverd om in real-time vragen van bewoners, comités en gemeenten te beantwoorden, ook in het weekend. Alleen al voor Twitter werden onze berichten tijdens de werkzaamheden meer dan **350.000 keer** bekeken.

Weerberichten, weersvoorspellingen, vluchtroutes van de vorige dag en de zojuist afgelopen nacht werden elke dag systematisch gepubliceerd. Elke baanwijziging werd gesignaleerd, evenals bepaalde meer bijzondere of specifieke evoluties. Bovendien werden dagelijkse tabellen van nachtvluchten gepubliceerd met het aantal overvluchten en de verdeling per tijdslot en per type vliegtuig.

De Federale Ombudsman zorgde ervoor dat hij dag en nacht door alle corridors liep die recentelijk intensief werden overgevlogen en dat hij de dialoog aanging met de omwonenden en afgevaardigden die hij tijdens deze bezoeken ontmoette.

Wat de verspreiding van informatie betreft, onderstrepen we de volgende statistieken:

Facebook : 3.547 geabonneerden waarvan 877 meldingen en reacties tijdens de werkzaamheden

Twitter : 696 geabonneerden waarvan 589 meldingen en reacties tijdens de werkzaamheden en 454.462 weergaven van onze berichten tijdens de sluiting van baan 25 RIGHT



13. Gekwantificeerd gebruik van de banen tijdens de werkzaamheden

 airportmediation Use of runways 13 July 2020 06:00 until 23 August 2020 06:00												
RNWX	TOTAL USE OF RUNWAYS				DAY (06:00 till 22:59)				NIGHT (23:00 till 05:59)			
	ARR	DEP	TOTAL	TOTAL %	ARR	DEP	TOTAL	TOTAL %	ARR	DEP	TOTAL	TOTAL %
01	1.404	769	2.173	19,89%	1.261	720	1.981	20,64%	143	49	192	14,46%
19	3.526	3.889	7.415	67,86%	2.922	3.438	6.360	66,26%	604	451	1.055	79,44%
07L	-	-	-	0%	-	-	-	0%	-	-	-	0%
07R	56	580	636	5,82%	56	575	631	6,57%	-	5	5	0,38%
25L	494	209	703	6,43%	422	205	627	6,53%	72	4	76	5,72%
25R	-	-	-	0%	-	-	-	0%	-	-	-	0%
TOTAL	5.480	5.447	10.927	100%	4.661	4.938	9.599	100%	819	509	1.328	100%

 **airportmediation**

Renseignements fournis à titre indicatif sans aucune reconnaissance préjudiciable

Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Deze inlichtingen worden u verstrekt onder alle voorbehoud

Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder schriftelijke toestemming van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

14. Wekelijkse verslagen van de Ombudsdienst

Vermoedelijk zal de Federale Ombudsdienst de enige speler zijn geweest die de constante evolutie van deze werkzaamheden heeft gevolgd, en dus ook de enige speler die wekelijkse evaluatieverslagen heeft overgemaakt aan de Minister en zijn administratie van de luchtvaart:

- ➔ Verslag 17.014-17.015 van 27 juli 2020
- ➔ Verslag 17.018-17.019 van 3 augustus 2020
- ➔ Verslag 17.022-17.023 van 10 augustus 2020

Het College van Luchtvaartombudsmannen heeft unaniem het volgende advies uitgebracht:

- **Artikel 1:** *er wordt aanbevolen om niet al het vliegverkeer, dag en nacht, alleen op baan 19 te concentreren voor het gehele luchtverkeer en te zorgen voor naleving van alle veiligheidsprincipes;*

- **Artikel 2:** er wordt aanbevolen het zogenaamde "ommekeer" -principe, dat bij rechterlijke beslissing verboden is, niet te herstellen of te handhaven, en niet over te schakelen van opstijgingen 19 naar landingen 01; vooral omdat de laatste gebieden die worden overgevlogen bij landing op baan 25L geen woonwijken of bewoonde gebieden zijn;
- **Artikel 3:** er wordt aanbevolen om het gebruik van andere alternatieve baangebruikschema's te overwegen voornamelijk 's nachts (landingen 25L en opstijgingen 01 OF landingen 25L en opstijgingen 19) tijdens perioden van weinig vliegverkeer of tijdens perioden van zwakke wind met een staartwindcomponent van minder dan 3 knopen (landingen 19 en 07R opstijgingen);
- **Artikel 4:** er wordt aanbevolen om te letten op de veiligheidsstudies en de aanbevelingen opgenomen in het rapport "AAIU-2008-13" opgesteld op 10 juli 2009 door de "Air Accident Investigation Unit" van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, getiteld "Final report on the accident occurred on 25 may 2008 at Brussels-Airport on a Boeing B747-209F registered N704CK";
- **Artikel 5:** er wordt aanbevolen om onvoorwaardelijk eventuele verzoeken van piloten te accepteren om te opereren vanaf een andere beschikbare baan dan degene die toegewezen werd door de luchtverkeersleiding;
- **Artikel 6:** er wordt aanbevolen om, ondanks het geval van overmacht, de verschillende rechterlijke beslissingen te respecteren die het gebruik van baan 01 bij landing beperken enkel in geval van gebruik bij strikte tegenwind en op voorwaarde dat de windcomponentwaarden effectief worden overschreden op andere beschikbare banen, en baan 01 niet te gebruiken om te landen zonder een behoorlijk operationele en legitieme reden;
- **Artikel 7:** er wordt aanbevolen dat het DGLV een evaluatie en/of een correctie en/of een aanpassing van haar instructie van 8 mei 2020 uitvoert op basis van de resultaten van de eerste twee weken van sluiting van baan 25R, en eventueel de tijdelijke preferentiële schema's op basis van de geconstateerde oneerlijke verdeling aanpast die leidt tot een vrijwel permanente verkeersconcentratie op baan 01/19;
- **Artikel 8:** er wordt aanbevolen toe te zien op de naleving van de bochthoogte, de opstijghoogte, de procedures, het maximumgewicht van vliegtuigen van meer dan 136 ton en om maximaal de afwijkingen van de procedures beschreven in de A.I.P.'s; en om het gebruik van de Lima- of November-procedures bij opstijging vanaf baan 19 te verduidelijken in functie van de baan die voor de landingen wordt gebruikt.



15. Analyse van de inhoud van de klachten en bezwaren

Het aantal geregistreerde klachten en bezwaren is enorm gestegen tijdens de werkzaamheden (hetzij een totaal van **4.559 geformuleerde bezwaren en commentaren**) met een groot aantal nieuwe klachtindieners en soms van gemeenten die eerder niet veel klachten indienen zoals Hever, Puurs, Terhulpen, Genval, Perk, Londerzeel, Zemst, Chaumont-Gistoux; terwijl de grootste stroom van bezwaren kwam van Sterrebeek, Steenokkerzeel, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Sint-Pieters-Woluwe, Waterloo, Haren, Zaventem, Bertem, Heverlee, Herent, Overijse, Hoeilaart, Huldenberg, Longueville, Bonheiden en Tervuren.

De **belangrijkste ontvangen en geanalyseerde klachten** zijn :

- Ongenoegen over de concentratie van het luchtverkeer op slechts één zone, namelijk die van baan 01/19;
- Ongenoegen over het feit dat alternatieve baanschema's niet werden ingevoerd, waaronder een rotatie van nachtschema's om zo de concentratie van het totale luchtverkeer bij dezelfde personen te vermijden;
- Gebrek aan informatie voorafgaand aan de uitvoering van de werken. Hoewel er in de maand september 2019 een krant zou zijn verspreid, zijn veel inwoners teleurgesteld over het gebrek aan communicatie van Brussels Airport, die nochtans in juni 2020 een herinnering uitstuurde, en die niet genoeg zouden hebben gecommuniceerd over deze werken; bovendien krijgen de gemeenten kritiek omdat ze deze werkzaamheden niet via kranten en gemeentelijke media hebben aangekondigd;
- Compensatieverzoek "zoals toegekend aan de Noordrand", hetzij de recuperatieperiodes zonder gebruik van baan 01/19 na de werkzaamheden, op basis van het aantal vliegtuigen dat werd geteld als gebruikmakend van baan 01/19;
- Baan 01/19 is de kortste, het minst goed uitgerust, hellend, niet aangepast aan intens luchtverkeer noch aan opstijgingen van zware vliegtuigen van meer dan 136 ton (ICAO-definitie van Heavy-vliegtuigen);
- Geen verbetering, aanpassing, geruystelling of wijziging van de constante concentratie dag en nacht van het luchtverkeer op slechts één baan 01/19;
- Hergebruik van het « omkeringsprincipe », wat echter in 2005 door het Hof van Beroep verboden werd;
- Het gebruik van baan 01 bij landing bij overmatige zijwind en rugwind;
- Het ontbreken van geluidsnormen met betrekking tot vluchten over het Vlaams Gewest. Dit zorgt voor extreme verwarring bij meerdere klachtindieners die denken dat de geluidsnormen uitgevaardigd werden in alle Gewesten of die denken dat ze overvlogen worden in Vlaanderen door het bestaan van de Brusselse geluidsnormen;

- Het Vlaams Gewest heeft geluidsnormen aangenomen voor theaters, cafés, openluchtconcerten, spoorlijnen, maar heeft er geen genomen voor luchthavens en overvluchten van vliegtuigen;
- Vraag naar een volledige sluiting van de luchthaven tijdens de nacht. Dit zorgde voor extreme verwarring bij meerdere klachtindieners die dachten dat het luchtverkeer helemaal verboden is tijdens de nacht op Brussel-Nationaal;
- Zware vliegtuigen verplaatsen zich op een aanzienlijke lagere hoogte dan andere vliegtuigen;
- Zware vliegtuigen nemen hun bocht veel breder dan andere vliegtuigen;
- Alle banen zijn niet op dezelfde manier uitgerust. Het is niet logisch dat we bij oostenwind voorkeur geven aan landingen op baan 01 via de baan die georiënteerd is naar het Noorden;
- De opstijgingen vanaf banen 01, 07R en 19 zijn helemaal niet gelijkmatig verdeeld, terwijl er op baan 25R ongeveer een correcte verdeling is tussen het aantal vliegtuigen dat hun bocht naar rechts en naar links nemen richting HUL. Op banen 01, 07R en 19 is de verdeling helemaal niet evenwichtig, hierbij gaat de verhouding naar 30/70 ; 30% van de vliegtuigbewegingen vliegen langs het noorden (Helen, Denut en Nicky) voor 70% van de vliegtuigen die naar het baken van Huldenberg (HUL) vliegen (hetzij de bewegingen langs Chièvres, Rousy, Pites, Sopok, Olno en Spi). De reden hiervoor is dat de vliegtuigen richting Chièvres (CIV) die normaal gezien langs de Noordrand vliegen vanaf baan 25R om een totaal onbekende reden overgeplaatst werden naar het oosten en zo in de verkeersstroom van de opstijgingen vanaf banen 01, 07R en 19 terecht kwamen, waardoor er een concentratie is van 70% van het luchtverkeer langs één en dezelfde verkeersstroom;
- Vanaf 06:00 uur in de ochtend zijn er een groot aantal opstijgingen richting Chièvres (CIV-baken); het feit dat deze CIV-opstijgingen bij het gebruik van banen 01, 07R en 19 'naar de andere kant' werden overgeplaatst - naast het feit dat dit de verdeling van de opstijgingen volledig uit balans brengt – zorgt voor een periode waarbij de Noordrand niet wordt overvlogen tot 9 uur 's ochtends en 's avonds na 21 uur. Dit is een oneerlijke verdeling in vergelijking met de intense ochtendvluchten door de stroom via het oosten en de omgeving van het baken van Huldenberg;
- De opstijgingen richting Chièvres – CIV-baken - zijn 's avonds nog steeds zeer talrijk, terwijl die naar de andere "Noord" -bakens bijna niet bestaan, wat de onevenwichtigheid in de verdeling verergert;

16. Analyse van de bijzondere vaststellingen met betrekking tot vluchten en bewegingen van vliegtuigen die ons werden gemeld door middel van klachten

16.1 BEVINDINGEN DIE AAN EEN ONDERZOEK WORDT ONDERWORPEN WEGENS HET ONTBREKEN VAN EEN SLOT OF HET OVERSCHRIJDEN VAN HET INVIVIDUEEL GELUIDSQUOTUM

De volgende opstijgingen tijdens de nachtperiode zijn onregelmatig in die zin dat ze betrekking hebben op dagvluchten die 's nachts zijn vertrokken en bijgevolg zonder nachtslot of op vliegtuigen waarvan het geluidscertificaat niet toelaat om 's nachts te opereren of op vliegtuigen die bij opstijging met een lagere totale massa opereren (MTOW) in tegenstelling tot wat hun geluidscertificaat aantoont waardoor ze geen recht hebben om 's nacht te opereren.

Vaststellingen van onregelmatige vluchten van 24 juni tot 24 augustus 2020

Datum van de feiten	Local TIME	Vluchtnummer	Type vliegtuig	Registratie	SID	Opmerking
woensdag 24 juni 2020	23:53	BOX117	B77L	D-AALF	LNO5H	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
zaterdag 27 juni 2020	23:46	ETH731	A359	ET-AUB	SOPOK6Z	Dagslot
donderdag 2 juli 2020	0:03	BOX117	B77L	D-AALB	SOPOK6Z	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
vrijdag 3 juli 2020	0:00	BOX117	B77L	D-AALA	SOPOK6Z	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
dinsdag 7 juli 2020	23:53	BOX117	B77L	D-AALH	SOPOK6Z	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
woensdag 8 juli 2020	23:59	BOX117	B77L	D-AALB	LNO5Z	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
donderdag 9 juli 2020	23:52	BOX117	B77L	D-AALH	SOPOK6Z	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
zaterdag 11 juli 2020	23:09	ETH3614	B77L	ET-ARI	LNO5Q	Dagslot
woensdag 15 juli 2020	23:31	ETH3614	B77L	ET-AVN	LNO6L	Dagslot
donderdag 16 juli 2020	23:56	BOX117	B77L	D-AALB	LNO6L	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
dinsdag 21 juli 2020	23:54	BOX117	B77L	D-AALB	SOPOK6F	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
dinsdag 21 juli 2020	0:12	HU450	A333	B303C	NIK5F	Dagslot
donderdag 23 juli 2020	0:09	BOX117	B77L	D-AALE	SOPOK5J	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
donderdag 23 juli 2020	1:39	ETH3614	B77L	ET-ARK	LNO6L	Dagslot
donderdag 23 juli 2020	23:18	ETH3715	B77L	ET-AVT	ROUSY7L	Dagslot
donderdag 23 juli 2020	23:57	BOX117	B77L	D-AALA	SOPOK6L	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
vrijdag 24 juli 2020	23:23	ETH3606	B77L	ET-AWE	LNO6L	Dagslot
zaterdag 25 juli 2020	23:54	ETH3614	B77L	ET-APU	LNO6L	Dagslot
dinsdag 28 juli 2020	23:19	ETH729	B788	ET-ATG	SOPOK6L	Dagslot
woensdag 29 juli 2020	0:27	BOX117	B77L	D-AALJ	SOPOK6L	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
donderdag 30 juli 2020	0:17	BOX117	B77L	D-AALD	SOPOK6F	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
vrijdag 31 juli 2020	0:06	BOX117	B77L	D-AALF	LNO6L	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
zondag 2 augustus 2020	23:32	ETH3715	B77L	DA-ZMO	ROUSY7L	Dagslot
dinsdag 4 augustus 2020	23:52	BOX117	B77L	D-AALH	LNO6L	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
woensdag 5 augustus 2020	23:55	BOX117	B77L	D-AALG	SOPOK6L	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
donderdag 6 augustus 2020	23:44	ETH729	B789	ET-AXS	SOPOK6L	Dagslot
donderdag 6 augustus 2020	23:49	BOX117	B77L	D-AALC	SOPOK6L	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
dinsdag 11 augustus 2020	23:55	BOX117	B77L	D-AALC	SOPOK5J	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
donderdag 13 augustus 2020	0:10	BOX117	B77L	D-AALA	SOPOK6L	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
donderdag 13 augustus 2020	23:49	BOX117	B77L	D-AALC	LNO6L	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
dinsdag 18 augustus 2020	23:48	BOX117	B77L	D-AALA	SOPOK6L	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
donderdag 20 augustus 2020	23:45	BOX117	B77L	D-AALA	SOPOK6L	Dubbel QC certificaat + valse QC 7.7
vrijdag 21 augustus 2020	0:39	ETH3715	B77L	ET-ARI	SOPOK6L	Dagslot

Laten we onthouden dat **alleen het DGLV in dit opstreden en deze geschillen kan sanctioneren**, en dat skeyes niet over de wettelijke bevoegdheid beschikt om een opstijging voor deze motieven te verbieden. Deze feiten werden onder de aandacht gebracht van de Minister, zijn bestuur van het DGLV en de coördinator van de luchthavenslots.

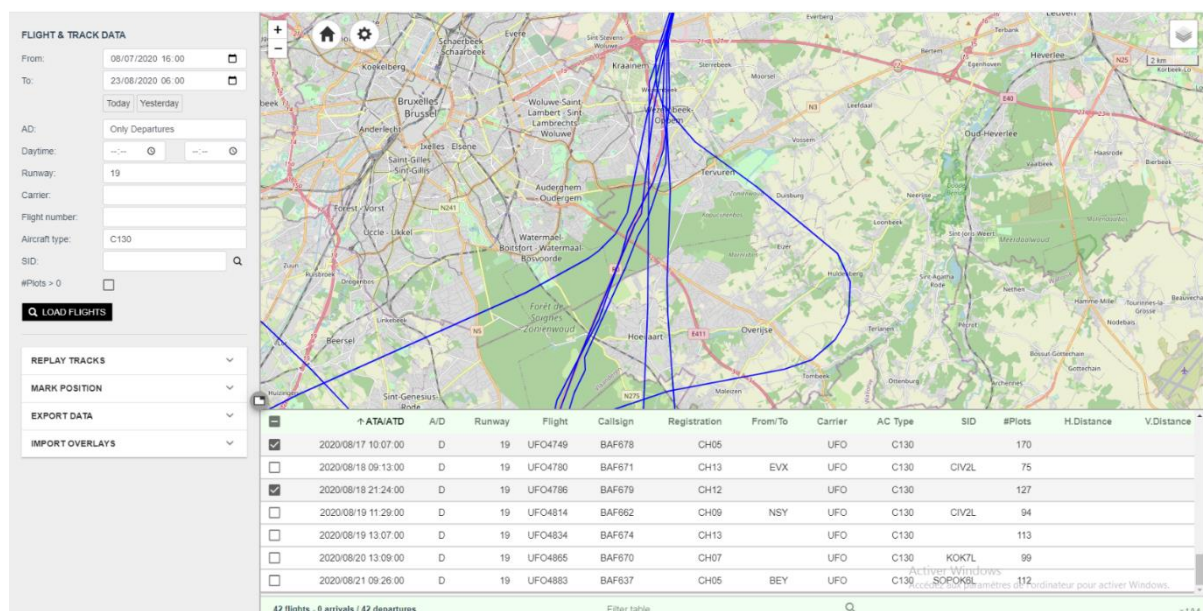
16.2 MILITAIRE VLUCHTEN

Het gebruik van baan 19 voor de opstijgingen heeft aanleiding gegeven tot - gefundeerde - reacties voor militaire vluchten die op zeer lage hoogte residentiële zones hebben overvlogen, skeyes is op geen enkele manier aansprakelijk voor deze vluchten, aangezien de militairen vliegen volgens hun eigen procedures.

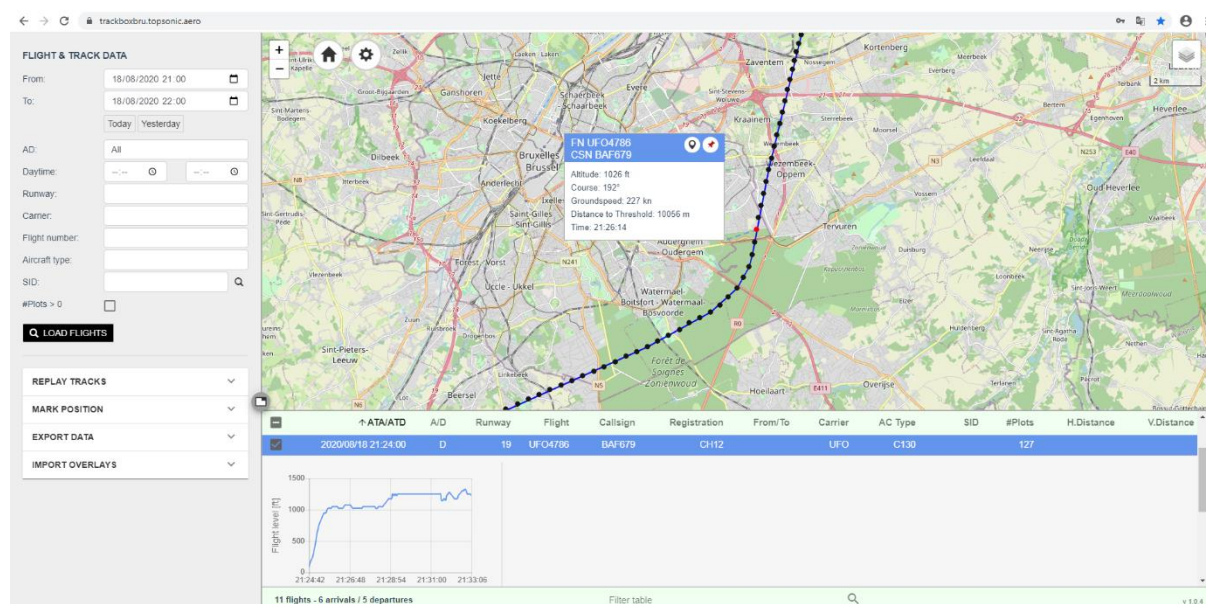
Deze vluchten, op zeer lage hoogte, waren ons al eerder gemeld met vertrek op baan 25 RIGHT met bochten naar rechts via het noorden met een oorverdovend lawaai rond Diegem en Machelen.

Desalniettemin werden **7 opstijgingen van 4-motorige propellers** van het type C.130, uitgevoerd op een **te lage hoogte** van 1.000 voet boven de woonwijken van Sterrebeek en Wezembeek-Oppeem:

- ➔ 23.07.2020 om 14:33 uur , vlucht UFO 3593
- ➔ 29.07.2020 om 11:22 uur, vlucht UFO 3796
- ➔ 11.08.2020 om 10:36 uur, vlucht UFO 4517
- ➔ 12.08.2020 om 09:52 uur, vlucht UFO 4568
- ➔ 13.08.2020 om 09:55 uur, vlucht UFO 4610
- ➔ 17.08.2020 om 10:07 uur, vlucht UFO 4749
- ➔ 18.08.2020 om 21:24 uur, vlucht UFO 47865



De nachtvlucht van 18 augustus 2020 om 21:24 uur, vanwege het feit dat deze 's avonds plaatsvond, resulteerde in een zeer groot aantal klachten, gezien de hoogte van het vliegtuig op 1.026 voet.



16.3 MD-11 WESTERN GLOBAL

In alle autonomie, onafhankelijkheid, neutraliteit en onpartijdigheid, hebben we volgende feiten onder de aandacht gebracht van de minister en de DGLV, die voortvloeien uit verschillende klachten die aan ons zijn gemeld tussen vrijdag 7 augustus 2020 en zondag 9 augustus 2020 .

Deze **WESTERN GLOBAL** vliegt **sinds 2 juli 2020** op Brussel-Nationaal met hetzelfde MD-11-vliegtuig geregistreerd onder N799JN. Deze MD-11 is een zwaar tri-jet-motorig vliegtuig met een MTOW van 286 ton en heeft een QC van 11.2 bij landing en 11.0 bij opstijging, en produceert veel geluid.

De laatste bekende vlucht met een MD-11 op Brussel-Nationaal was op 18 juni 2016 (vlucht: ALLIED AIR-AJK2618 met de MD-11 N542KD) omdat zowel SAUDIA als NORDIC GLOBAL sinds 2014 niet meer met een MD-11 naar Brussel-Nationaal vloog. Het is dan ook merkwaardig dat een lawaaiig en technologisch verouderd vliegtuig opnieuw Brussel-Nationaal bedient, weliswaar overdag, na een afwezigheid van meer dan 4 jaar.

Door de minister en het DGLV op de hoogte te brengen van dit incident, hebben we onze missie volbracht en is onze verantwoordelijkheid daarom volledig vrijgesteld van het melden van deze 2 incidenten.

Deze 2 incidenten hebben telkens betrekking op hetzelfde vliegtuig, een MD-11 geregistreerd onder N799JN (MSN, serienummer van de fabrikant 48.799), in dienst gesteld op 12 oktober 1999, 20 jaar

oud, en vliegend voor de luchtvaartmaatschappij WESTERN GLOBAL AIRLINES onder de code KD IATA / WGN ICAO tussen Miami en Brussel (WGN0922 / 0923).



Incident van 7 augustus 2020: zoals op de eerste foto te zien is, stopte dit vliegtuig zijn taximanoeuvre richting de baandrempel en keerde terug naar de hangars van de cargo zone

Incident van 8 augustus 2020: zoals te zien is op de tweede foto, onderbrak dit vliegtuig zijn vlucht, zou het kerosine hebben geloosd boven de Noordzee en zou deze teruggekeerd zijn om te landen op de luchthaven van Brussel-Nationaal (opstijging om 15:07 uur van baan 01 met de SID-procedure DENUT 8 F, terugkomst en landing op baan 01 om 16:12 uur)



Dit vliegtuig keerde terug naar Miami op zondag 9 augustus 2020 om 20:03 uur vanaf baan 01 via de SID DENUT 8 F-procedure en landde in Miami om 23:15 uur plaatselijke tijd na een vlucht van 9 uur en 12 minuten.

Deze incidenten stellen niets voorop, maar in overeenstemming met onze wettelijke missies is het onze plicht u te informeren, voor ons heeft de veiligheid voorrang op elke andere overweging.

De verantwoordelijkheid van skeyes is op geen enkele manier betrokken bij deze twee incidenten, aangezien deze MD-11 technische problemen ondervond waardoor hij niet de volledige geplande vlucht kon uitvoeren.



16.4 BOEING 747-400 KALITTA

Het elementaire voorzorgsprincipe - **uitgaande van de verstandige verantwoordelijkheid dat het beter is te voorkomen dan te genezen** - eist dat ik de Minister en het DGLV op de hoogte breng van twee « **aan onderzoek onderworpen bevindingen** » of « **bijzondere opstijgingen** » of « **merkwaardige manoeuvres** » die werden waargenomen op maandag 27 juli 2020 en dinsdag 28 juli 2020 tijdens het opstijgen van baan 19 op Brussel-Nationaal, telkens met hetzelfde vliegtuig van het type **Boeing 747-4B**, geregistreerd onder **N707CK** van dezelfde luchtvaartmaatschappij **KALITTA**.

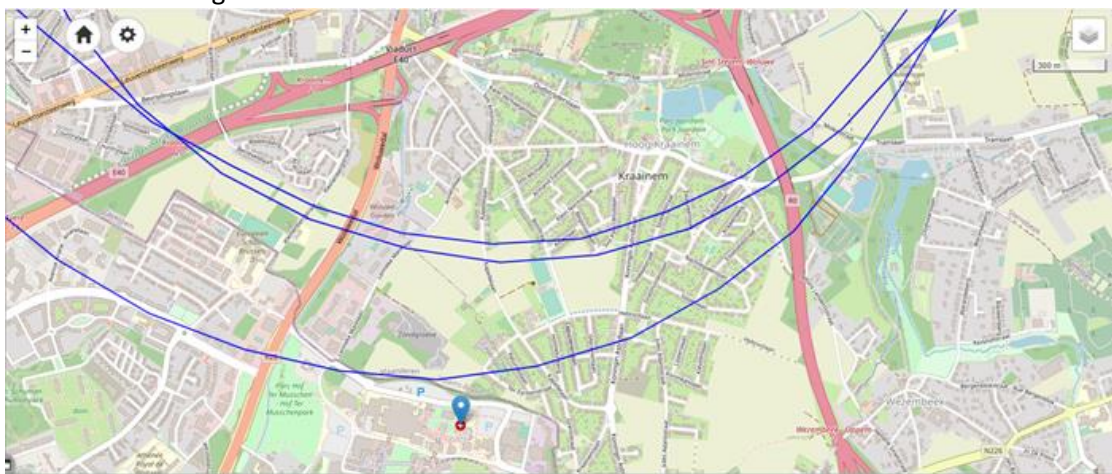
De Boeing 747-400 is een vliegtuig met vier reactoren, met een MTOW van 395 en een QC van 24,8 bij het opstijgen.

Op basis van talrijke klachten die op maandag 27 juli 2020, dinsdag 28 juli 2020 en woensdag 29 juli 2020 werden ontvangen, en in volledige overeenstemming met de wettelijke bepalingen waaronder in het bijzonder de **wet van 28 april 2010 en het koninklijk besluit van 15 maart 2002**, wenst de Ombudsdienst van de Federale regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal **uw aandacht te vestigen op een "vermoedelijke" vermindering van de veiligheidsmarges** zoals waargenomen tijdens het opstijgen van vrachtvliegtuigen van het type Boeing 747-400, meer bepaald van de luchtvaartmaatschappij KALITTA, vooral en voornamelijk op baan 19 van Brussel-Nationaal, met een relatief lage vlieghoogte vlakbij ziekenhuisgebouwen en verstedelijkte en dus dichtbevolkte gebieden.

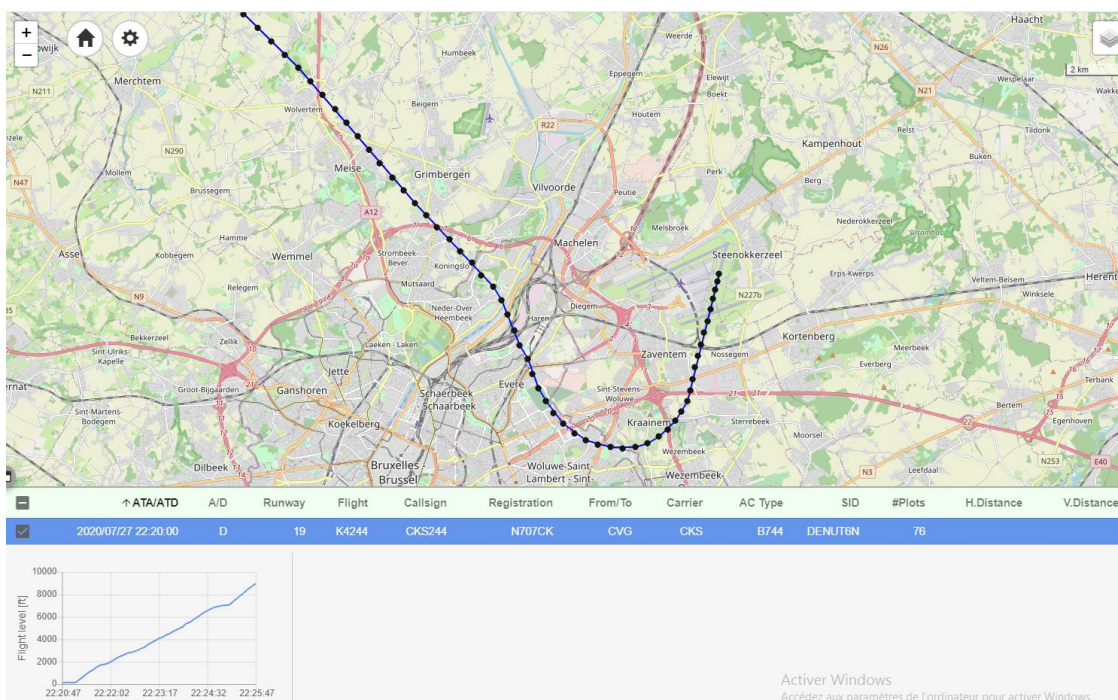
Uitgaande van het basisprincipe van preventie en na deze feiten sinds woensdag 29 juli 2020 onder de aandacht van de Minister en het DGLV te hebben gebracht, meent de bemiddelingsdienst de bezorgdheid van de burgers over het handhaven van een aanvaardbaar veiligheidsniveau te hebben bekend gemaakt en wijst ze bijgevolg alle aansprakelijkheid af in het geval van een volgend incident.

Deze feiten hebben betrekking op volgende vluchten:

- **Vlucht nr. 1** - 27/07/2020 om 22:20 uur LT, opstijging op baan 19 met een Boeing 747-4B KALITTA AIR, registratie N-707-CK, vlucht CKS244 via procedure DENUT 6 N, bocht naar rechts op 700 voet, geëvolueerd op 1.725 voet zeeniveau en op minder dan 200 meter zijwaarts van de Universitaire klinieken Saint-Luc, vliegtuig met een MTOW van 395 ton, QC van 22,1, MSN 26.395 in dienst gesteld op 03/06/1992 hetzij 28,1 jaar: successieve hoogtes op 997 voet ter hoogte van de Leuvensesteenweg,, op 1.150 voet ter hoogte van de E.40, op 1.583 voet ter hoogte van de Tramlaan, op 1.685 voet ter hoogte van de Ring R.O, op 1.812 voet ter hoogte van de Astridlaan, op 2.015 voet ter hoogte van de Parking UCL Saint-Luc, op 2.499 voet ter hoogte van de Arianelaan, 2.703 Oleandergaard en op 2.983 voet ter hoogte van de Haachtsesteenweg.



- **Vlucht n ° 2** - 28/07/2020 om 22:25 uur LT, opstijging op baan 19 met een Boeing 747-4B KALITTA AIR, registratie N-707-CK, vlucht CKS244 via procedure DENUT 7, bocht naar rechts op 1.700 voet, vliegtuig met een MTOW van 395 ton, QC van 22.1, MSN 26.395 in dienst gesteld op 03/06/1992 hetzij 28,1 jaar: successieve hoogtes op 1.010 voet ter hoogte van de Leuvensesteenweg, op 1.161 voet ter hoogte van de E.40, op 1.489 voet ter hoogte van de Tramlaan, op 1.944 voet ter hoogte van het Sint-Pietersvoorplein, op 2.070 voet ter hoogte van de Ring R.O afrit 2, op 2.247 voet ter hoogte van Burburelaan, op 2.449 voet ter hoogte van het Dumonplein, op 2.954 voet ter hoogte van de Grandchamplaan, op 3.307 voet ter hoogte van het Trammuseum, op 3.887 voet ter hoogte van Sint-Pietersplein Etterbeek en op 5.528 voet ter hoogte van het Koninklijk Kasteel in Laken.



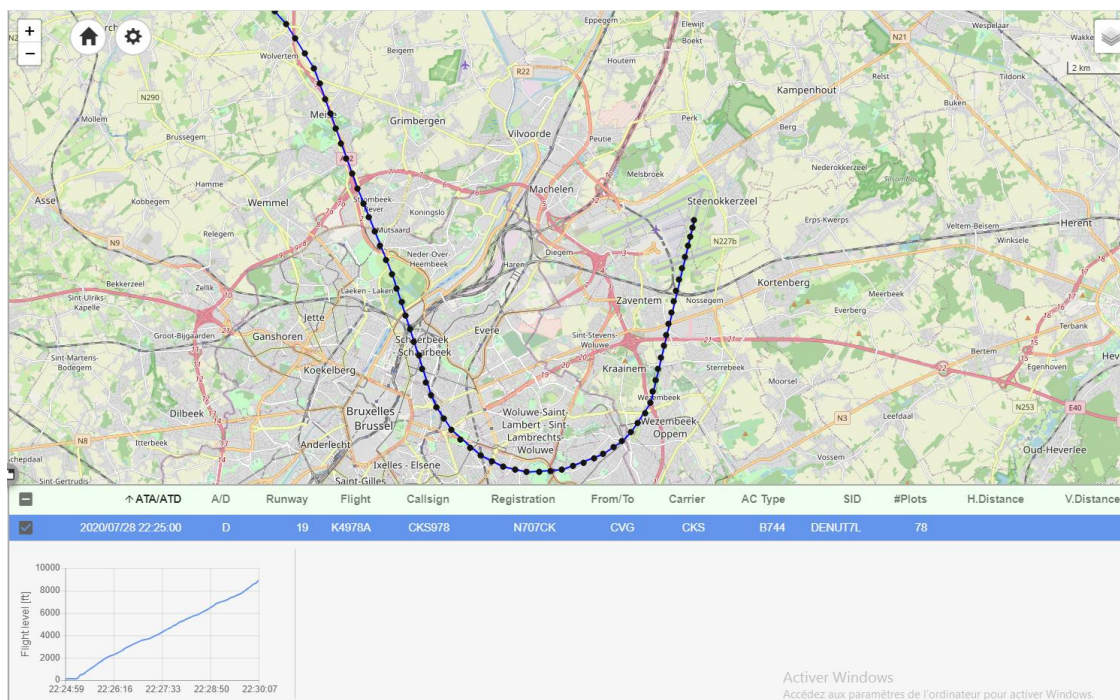
Vlucht nr. 2 had een technisch probleem aangezien deze rechtsonder maakte in Londen vermits het vliegtuig op een hoogte bleef van 13.000 voet, deze holdings uitvoerde op 13.000 voet in Duitsland rondom Heiligenstadt en dat deze uiteindelijk om 00:38 uur LT landde in Leipzig na een verkorte vlucht van 2 uur en 13 minuten.

Deze opstijging volgde de procedure DENUT 7 LIMA met een bocht op 1.700 voet hoewel baan 25R niet werd gebruikt voor landingen en zou daarom de procedure DENUT 6 NOVEMBER hebben moeten volgen met een bocht op 700 voet, in overeenstemming met wat is aangegeven in de AIP bij punt EBBR.AD.2.22.3.2.1.1.RWY 19:

DENUT 7L	Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-315 HUL. LT to intercept R-301 BUB to DENUT. RNAV1: [A1700+]-BR016-BR017-DENUT		AVBL from 0500 to 2159 (0400 to 2059). (U)L610 westbound. For TFC overflying London TMA with requested flight level above FL 245. For TFC destination EGKK, EGGH and EGHI.
DENUT 6N	At 700 FT QNH RT to intercept R-315 HUL. LT to intercept R-301 BUB to DENUT. RNAV1: [A700+]-BR016[3700+]-BR017-DENUT	Cross R-280 BUB at or above 1 700 FT QNH.	AVBL from 2200 to 0459 (2100 to 0359) or when RWY 25R is not AVBL for LDG. (U)L610 westbound. For TFC overflying London TMA with requested flight level above FL 245. For TFC DEST EGKK, EGGH and EGHI.

Bovendien doorkruiste deze vlucht van dinsdag 28 juli 2020 het hele Koninklijk Domein van Laken en vloog het van zuid naar noord over het Koninklijk Kasteel van Laken op een hoogte van 5.528 voet, met een totaal vermeende schending van het koninklijk besluit van 11 juni. 1954.

11 juni 1954 - Koninklijk besluit houdende verbod op het overvliegen van bepaalde delen van het Koninkrijk: het is verboden om over de delen van het grondgebied van het Koninkrijk te vliegen begrensd met een omtrek van 1.500 meter in een straal met als middelpunt de koninklijke kastelen van Laken en Ciergnon (1^{ste} artikel).



Ik zou de aandacht van de minister en het DGLV willen vestigen op het reeds hoge aantal waargenomen incidenten met Boeing 747 vrachtvliegtuigen die door de luchtvaartmaatschappij KALITTA worden geëxploiteerd, waaronder in het bijzonder:

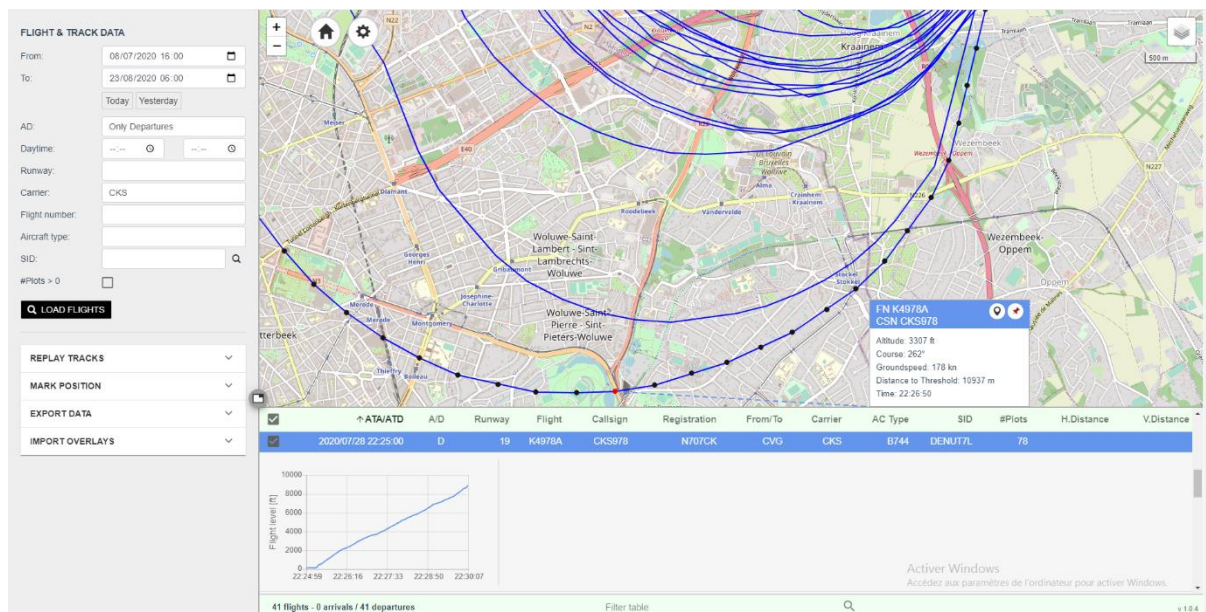
- 25 mei 2008, onderbroken opstijging van de N704CK, die in 2 breekt op het einde van baan 19 op Brussel-nationaal
- 7 juli 2008, de N714CK stort neer op het einde van de baan in Bogota ten gevolge van een probleem aan de motor
- 5 november 2017, de N742CK verliest olie tijdens de landing op baan 25R op Brussel-Nationaal
- 29 maart 2019, de N740CK ondervindt een motorincident tijdens de vlucht ter hoogte van Meise
- 28 juli 2020, de N707CK ondervindt een incident, het vliegtuig wordt omgeleid richting Leipzig op een hoogte van 13.000 voet.

Wij menen in volledige autonomie, onafhankelijkheid, neutraliteit, onpartijdigheid en zonder enig belangenconflict, dat deze vluchten van KALITTA - vooral met zware vliegtuigen, een gewicht van bijna 400 ton bij het opstijgen - ons helemaal niet aanbevolen lijken in de huidige omstandigheden, en dat het elementaire voorzorgsprincipe ons aanmoedigt om uw aandacht te vestigen op deze opstijgingen vanaf baan 19 met bocht naar rechts over een baanafstand, korter dan 25R of 25L en die bijgevolg leiden tot het overvliegen van de Universitaire klinieken van Saint-Luc en dichtbevolkte gebieden op zeer lage hoogte, en de directe nabijheid van ziekenhuisfaciliteiten (zeeniveau +/- 50 meter en de hoogte van ziekenhuisgebouwen +/- 50 meter).

Wij zijn van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel eist dat baan 25 Left moest worden aangewezen in deze omstandigheden van werkzaamheden op baan 25R voor opstijgingen van zware vliegtuigen van meer dan 136 ton (HEAVY definitie van de FAA): enerzijds baan 25L met een beschikbare baanafstand bij het opstijgen (TORA) van 3.211 meter, en aan de andere kant dezelfde baan 25L zonder enig obstakel of universiteitsklinieken in de onmiddellijke as van de vlucht.

De regels, gepubliceerd in de A.I.P.'s. over het gebruik van de SID opstijgprocedures zijn correct toegepast door skeyes, en elke overschrijding van de hoogte die wordt vastgesteld in de bochten van deze vluchten is de exclusieve verantwoordelijkheid van de piloten van de luchtvaartmaatschappij KALITTA.

Overzicht van alle opstijgingen 19 met bocht naar rechts, van de Boeing 747 van de luchtvaartmaatschappij KALITTA tijdens de periode van de werkzaamheden, inclusief de meest zuidelijke vlucht, die van 28 juli 2020 om 22:25 uur LT (vlucht CKS 978 - N707CK via DENUT 7 LIMA, op 2.000 voet in Wezembeek-Oppem, op 2.500 voet in Stokkel en op 1.000 voet ter hoogte van het Trammuseum):

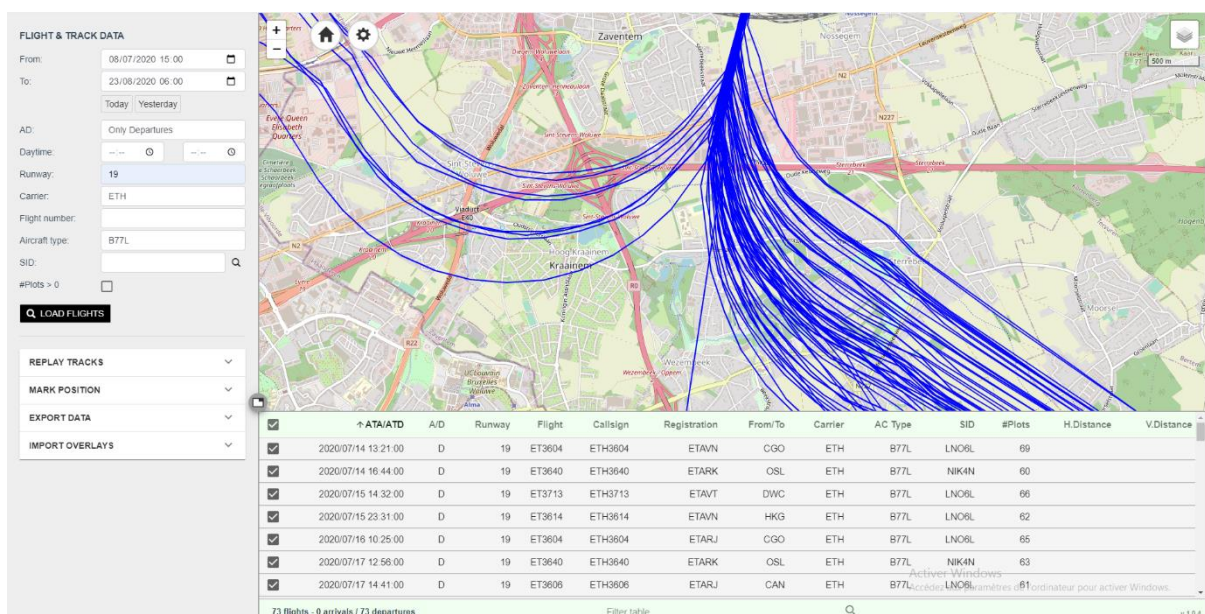


We raden daarom (artikel 3 § 2 - 3 °, 5 ° en 6 ° en artikel 6 van de Wet van 28 april 2010) aan om ervoor te zorgen dat baan 25 R/L systematisch wordt opgelegd bij het opstijgen van zware vliegtuigen van meer dan 136 ton en baan 19 zoveel mogelijk te vermijden voor dergelijke zware vliegtuigen, aangezien baan 19 volgens verschillende veiligheidsstudies, waaronder AAC en EGIS-AVIA, de kortste baan is, hellend is en geen aangepaste landingsbaan is (not a mature runway).

16.5 BOEING 777 ETHIOPIAN

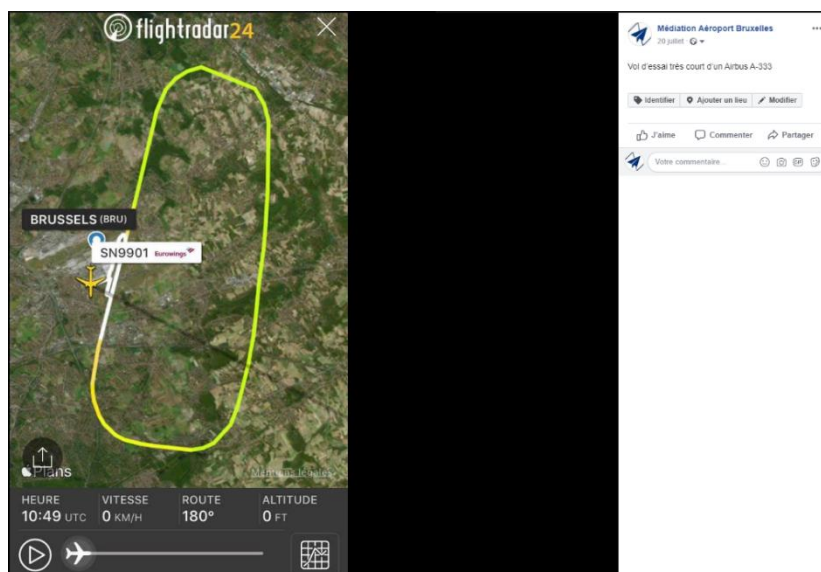
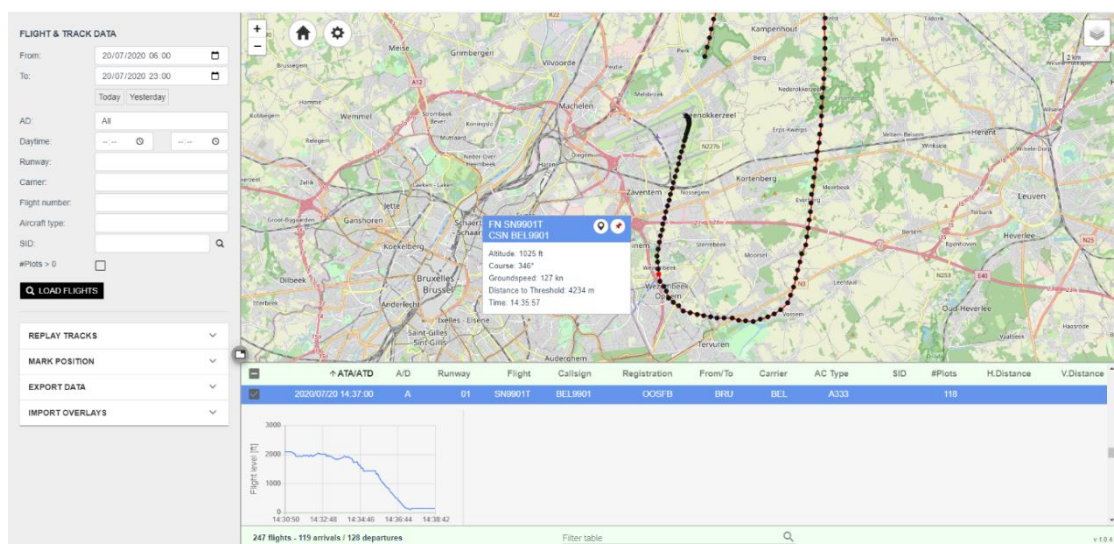


In totaal werden er 73 opstijgingen uitgevoerd met een Boeing 777 vanaf baan 19, voornamelijk van de cargo luchtvaartmaatschappij ETHIOPIAN. De Boeing 777 is een tweemotorig vliegtuig met een MTOW van 348, dat beschikt over een QC tussen 10,2 en 10,7 en blijft een redelijk lawaaierig vliegtuig van een indrukwekkende grootte. De bochtstralen zijn vreselijk gefragmenteerd, zoals blijkt uit de onderstaande vluchtroutes:



16.6 OBSERVATIE VAN MAANDAG 20 JULI 2020 TEN GEVOLGE VAN EEN TESTVLUCHT VAN BRUSSELS AIRLINES

Een testvlucht op lage hoogte met opstijging van baan 01 en vervolgens met landing op baan 01 heeft veel vragen en vraagtekens opgeroepen, dit vliegtuig is om 14:30 uur opgestegen vanaf baan 01, vloog over Perk op 2.092 voet en bleef gestabiliseerd op deze hoogte, waarna het snel daalde tot 1.914 voet ter hoogte van de Mierenberg, tijdens de vlucht vloog over de autosnelweg E.40, de British School of Tervuren dat het overvloog op een hoogte van 1.431 voet, de Mechelsesteenweg in Wezembeek-Oppem op 1.330 voet, de Viooltjeslaan en het Gemeentehuis van Wezembeek-Oppem op 1.228 voet, Wezembeeklaan op 1.025 voet en de Tramlaan dat het doorkruiste op 796 voet om uiteindelijk te landen om 14:37 uur. Na deze vliegbeweging op een vrij lage hoogte en de gevolgde procedure, waren veel waarnemers van mening dat het een vliegtuig betrof dat in moeilijkheden verkeerde en snel zou landen op Brussel-Nationaal.



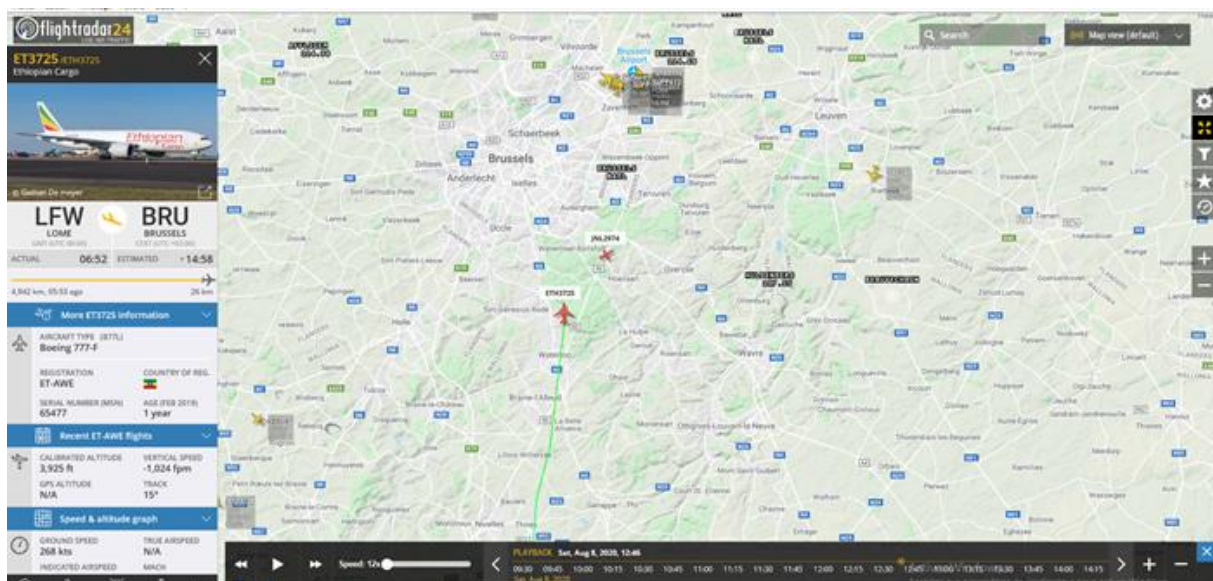
16.7 OBSERVATIE VAN ZATERDAG 8 AUGUSTUS 2020 GERAPPORTEERD TIJDENS MEERDERE NADERINGEN OP BAAN 01

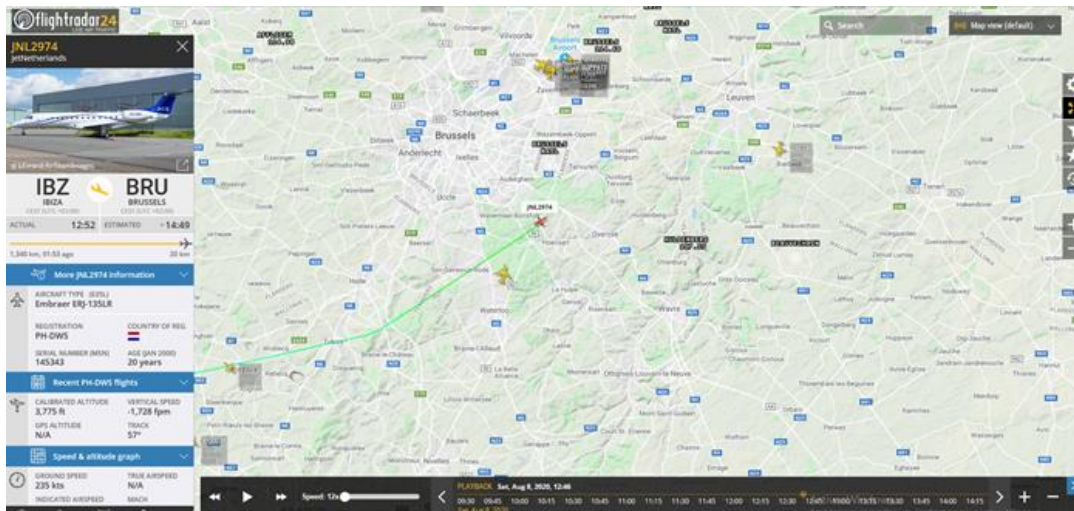
In volledige autonomie, onafhankelijkheid, neutraliteit en onpartijdigheid hebben wij de volgende feiten onder de aandacht gebracht van de Minister en het DGLV, die voortvloeien uit meerdere klachten die betrekking hebben op een waarneming van botsingsgevaar dat vermeden had kunnen worden (**voorwaardelijk**) tijdens het alignement (oplijnen) in de finale as van de landingsbaan 01 op Brussel-Nationaal, op zaterdag 8 augustus 2020 tussen 14:45 uur en 15:00 uur. Deze feiten werden ons in real-time, via de sociale media onder de aandacht gebracht en hebben op dat ogenblik geen onderwerp gevormd van telefoonoproepen.

Door de minister en het DGLV van deze vaststelling op de hoogte te brengen, hebben we onze missie volbracht waardoor onze verantwoordelijkheid volledig vrijgesproken is mits we hen op de hoogte hebben gesteld van deze observatie, waarvan de gedetailleerde analyse niet langer onze verantwoordelijkheid is.

We bezorgen u met gebruik van werkwoorden in de "**voorwaardelijke**" tijd, de opmerkingen die aan ons zijn gerapporteerd en de hoogten en feiten die ons als zodanig zijn aangegeven, we lopen hier niet vooruit en bezorgen u in alle vertrouwen, zonder commentaar, alle opmerkingen die we rond dit onderwerp hebben ontvangen.

De vluchten JNL2974 en ETH-3725 zouden (**voorwaardelijk**) elkaar te dicht genaderd hebben tijdens hun finale positionering richting baan 01, de afbeelding van FR24 geeft de Boeing 77L weer, geregistreerd onder ET-AWE, op 3.925 voet en zou (voorwaardelijk) zich te dicht bevinden van het voorgaande vliegtuig of de Embraer 135 geregistreerd onder PH-DWS, die de privévlucht JNL2974 vanuit Ibiza uitvoert, gegeven door FR24 op 3.775 voet, hetzij een 150 voet van elkaar, hoewel er normaal gezien een afstand van minstens 1.000 voet verzekerd moet worden.



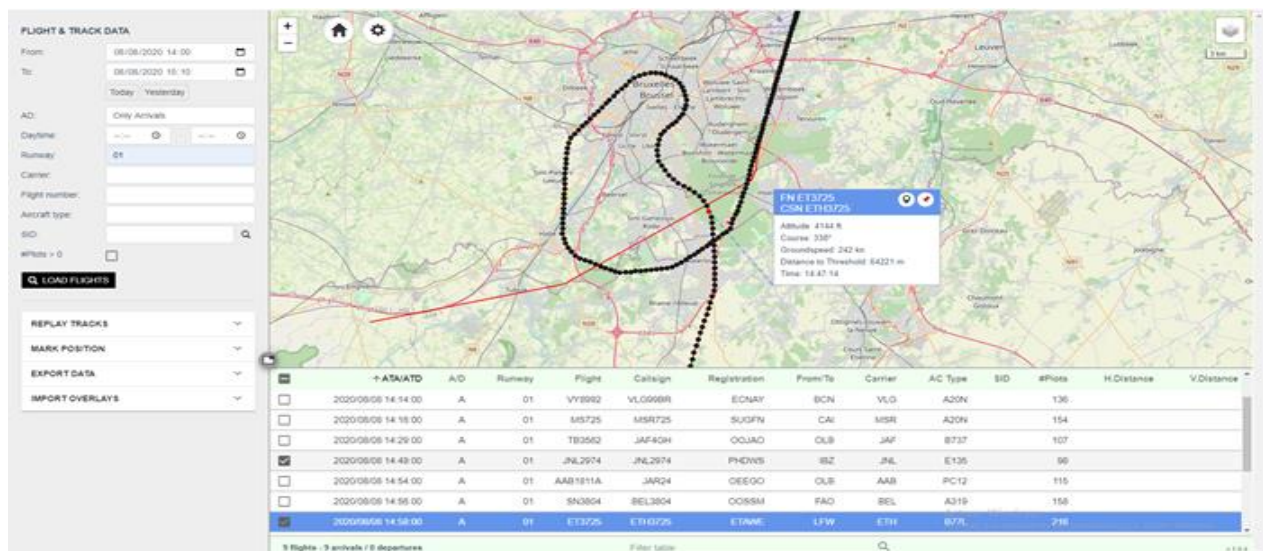


Op hetzelfde punt zou **(voorwaardelijk)** de vlucht van JLN om 14:46:26 uur gedaald zijn op een hoogte van 3.503 voet, hoewel de vlucht van ETH het punt om 14:47:18 zou **(voorwaardelijk)** zou hebben bereikt op een hoogte van 4.091 voet; hetzij een afstand zou **(voorwaardelijk)** betekenen van 52 seconden en een hoogteverschil van 588 voet.

De ETH-vlucht voerde een Go Around-manoeuvere uit langs het noordwesten van Brussel, waarvan het begin zou **(voorwaardelijk)** uitgevoerd zijn om 14:46:18 uur hoewel hij zich op een hoogte van 4.251 voet zou **(voorwaardelijk)** bevinden, en landde op de landingsbaan 01 omstreeks 14:58 uur na een alignement (oplijning) om 14:54:42 uur.

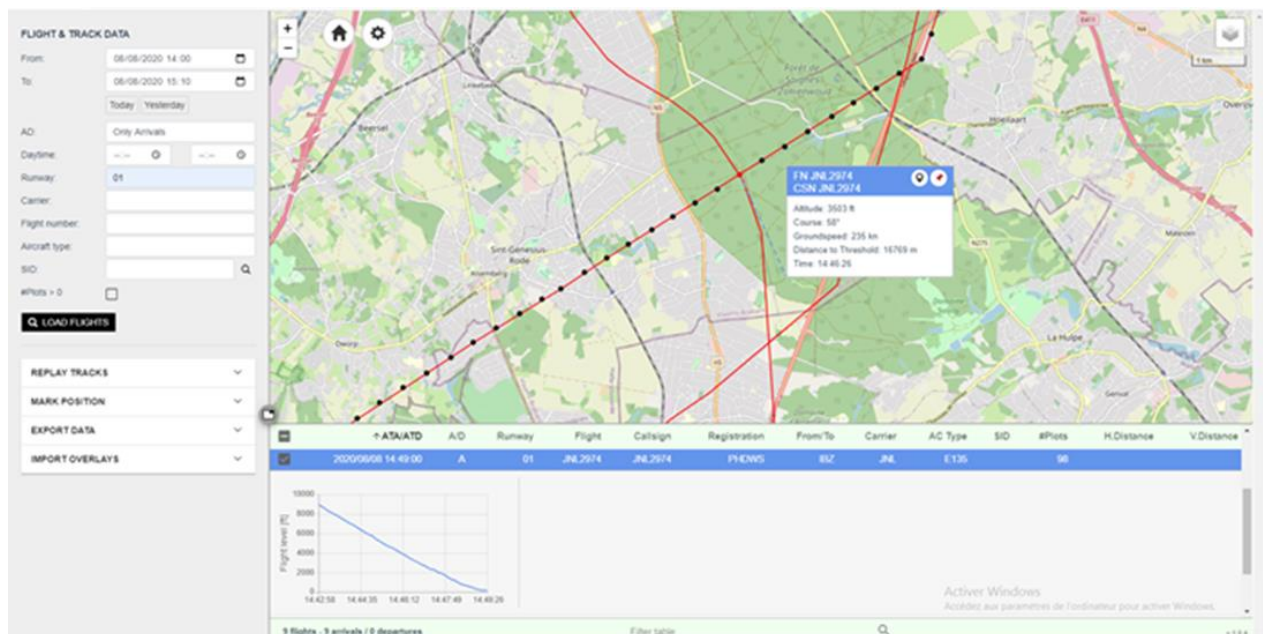
De luchtverkeersleiding heeft erop toegezien dat de vliegtuigen van elkaar werden gescheiden teneinde elk risico op botsingen te vermijden, waarbij ze vaststelden dat de Embraer langzamer bewoog dan de vliegtuigen die erop volgden, en leidde de ETHIOPISCHE vlucht tot het uitvoeren van een afstandsmanoeuvre. De luchtverkeersveiligheid heeft op een gecoördineerde en preventieve wijze gehandeld in overeenstemming met haar controlemissies door erop toe te zien dat de wettelijke scheidingen en afstanden tussen vliegtuigen worden gerespecteerd.

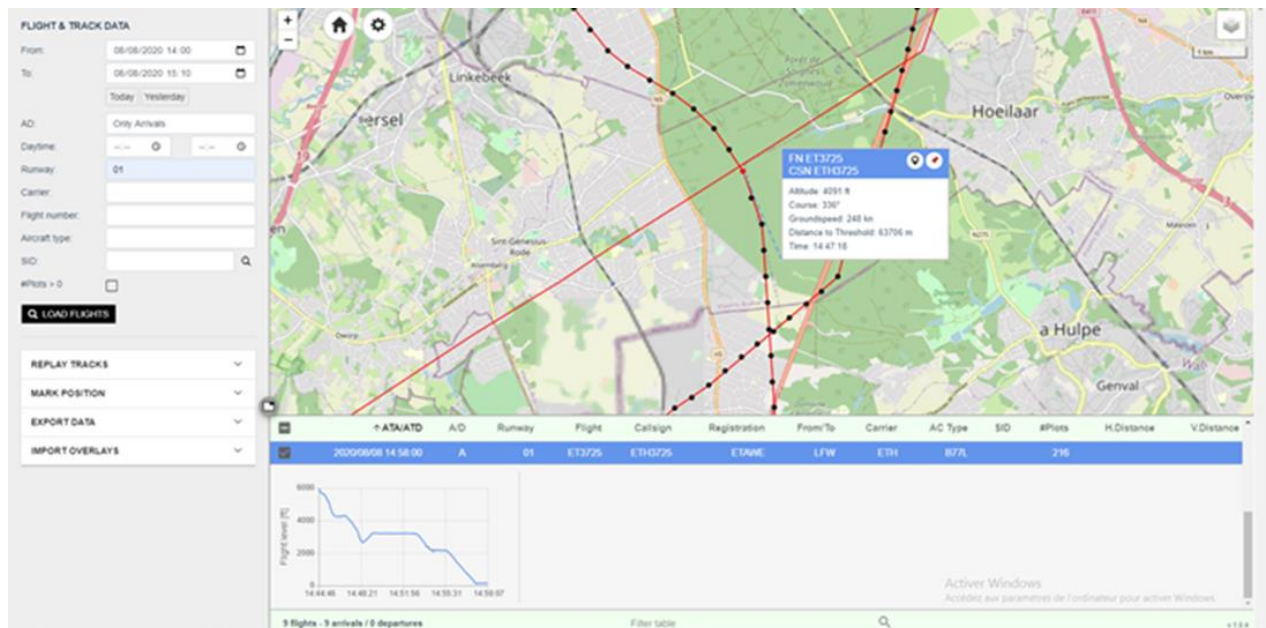
Net zoals de politieagent die het verkeer regelt en ongevallen vermijdt, **heeft de luchtverkeersleiding als missie om de veiligheid van het luchtverkeer te waarborgen**, de naderingsstromen te regelen door ze te scheiden en te leiden naar de op dat moment toegewezen baan om te landen met het behoud van een veilige verticale en horizontale scheiding tussen alle naderende vliegtuigen.



De Go Around-manoeuver die wordt opgelegd aan de ETHIOPIAN-vlucht is een preventieve beslissing.

Deze feiten werden onder de aandacht gebracht van de AAIU-cel van het DGLV.





Skeyes heeft ons volgend antwoord bezorgd op 18 augustus 2020, dat heel duidelijk is en geen reactie heeft opgewekt :

« L'avion immatriculé ETH3725 est arrivé du sud-est pour une approche en direction de la piste 01.

Trois autres avions (BEL3804 / JNL2974 / JAR24) étaient également en approche de la piste 01 et arriveraient peu de temps avant et après l'avion ETH3725.

À ce moment-là, plusieurs activités de paradrop avaient lieu (Namur, Schaffen, Hoevenen). En outre, il y avait un avion en approche vers EBKT, et la zone de départ et la restriction «Leuven Rechtdoor» ont également dû être prises en considération par l'ATC.

ETH3725 était initialement prévu d'être en approche derrière JNL2974.

Afin de séquencer JNL2974 et ETH3725, des instructions de vitesse ont été données aux deux avions.

À un certain moment, l'ATC a décidé de diriger l'ETH3725 vers le nord-ouest afin d'obtenir des milles supplémentaires et d'assurer que la séparation serait maintenue avec l'autre avion.

Quelques instants plus tard, l'ATC a dirigé l'ETH3725 vers la route d'approche finale de la piste 01, pour la continuation de l'approche. De plus, l'ATC a réautorisé l'avion pour l'approche ILS sur la piste 01.

À un certain moment, l'ATC a revu (rétracté) l'autorisation d'approche précédente et a décidé de diriger l'avion derrière l'autre avion (JAR24 et BEL 3804). L'avion a été prié de maintenir les 3000 pieds pendant ce guidage.

Les instructions de guidage ont provoqué la trajectoire relativement inhabituelle du vol ETH3725.

L'événement sera examiné en détail par skeyes. De cette manière, les «leçons apprises» pourraient être formulées pour améliorer la situation. »

16.8 OBSERVATIE VAN 3 OPSTIJGINGEN MET PROCEDURE CIV 9 F TUSSEN 19:54 UUR en 20:28 UUR GERAPORTEERD OP DINSDAG 11 AUGUSTUS 2020

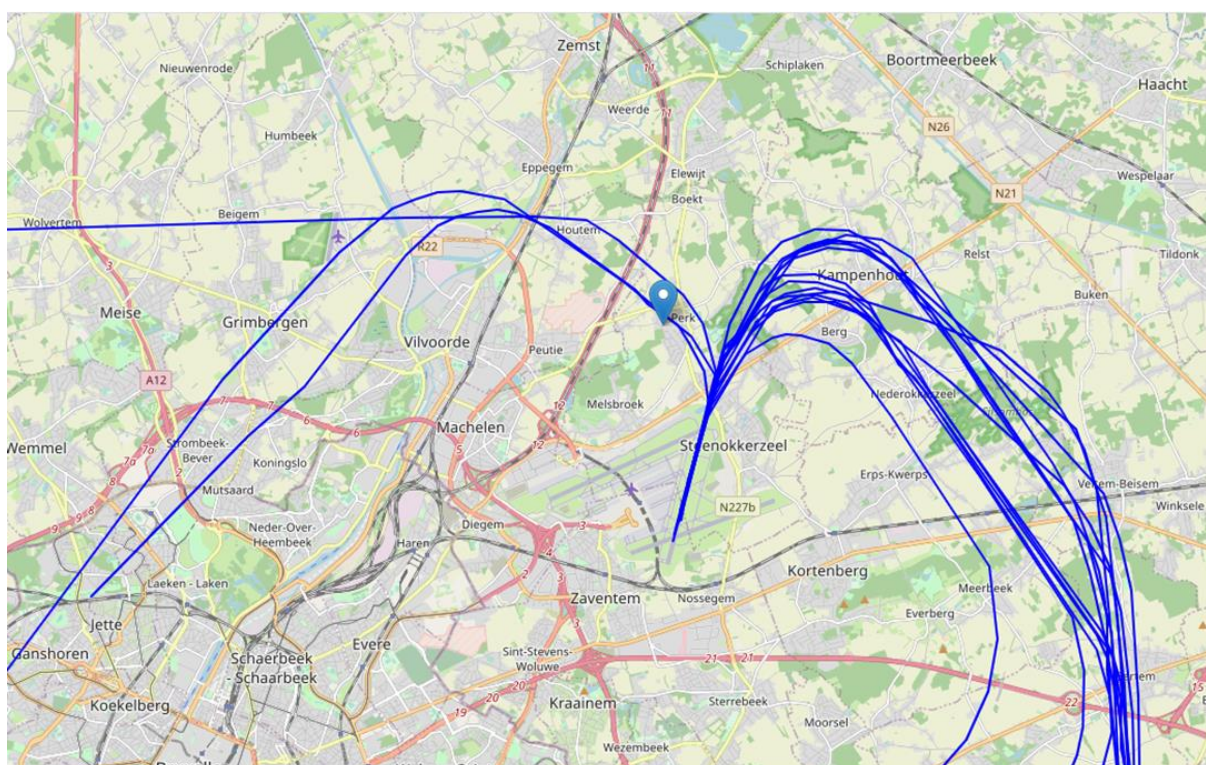
Er werd een klacht bij ons ingediend met betrekking tot het gebruik van SID CIV 9 F voor 3 opstijgingen van dezelfde luchtvaartmaatschappij vanaf baan 01 richting het CIV-baken die allemaal een bocht naar links in plaats van naar rechts hebben genomen.

Skeyes antwoordde ons op 27 augustus 2020 dat deze 3 vluchten een alternatief vluchtplan hadden gekregen omdat de piloten beweerden dat de procedure CIV 9 F met bocht naar rechts niet in hun FMS-database was opgenomen, en ze bijgevolg de procedure niet konden vliegen; het is echter wel degelijk een conventionele procedure die gevolgd kan worden zonder FMS (*FMS = Flight Management System, management systeem of flight manager is een gecomputeriseerd avionica-systeem dat wordt aangetroffen in de meeste commerciële- en privévliegtuigen met als doel de piloten te ondersteunen tijdens de vlucht door informatie en gegevens te verschaffen over het roer, de navigatie, het brandstofverbruik en het geschat vliegplan*).



Een overleg rond dit onderwerp zal plaatsvinden tussen skeyes en de betrokken luchtvaartmaatschappij:

CIV 9F	At 700 FT QNH TR 028. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-355 HUL INBD. At 3 DME HUL RT to intercept R-071 CIV INBD to CIV.
--------	--



ATA/ATD	A/D	Runway	Flight	Callsign	Registration	From/To	Carrier	AC Type	SID
2020/08/11 19:54:00	D	01	FR526	RYR526	EIDHZ	ALC	RYR	B738	CIV9F
2020/08/11 20:03:00	D	01	FR2951	RYR6J	EIEKV	MAD	RYR	B738	CIV9F
2020/08/11 20:28:00	D	01	FR2923	RYR9GM	EIDWT	AGP	RYR	B738	CIV9F

16.9 OBSERVATIE GERAPPORTEERD VAN OPSTIJGINGEN EN LANDINGEN OP BAAN 19 OP WOENSDAG 12 AUGUSTUS 2020 OM 08 :12 UUR

Wij hebben een vrij verontrustende klacht ontvangen van een inwoner van Tervuren:

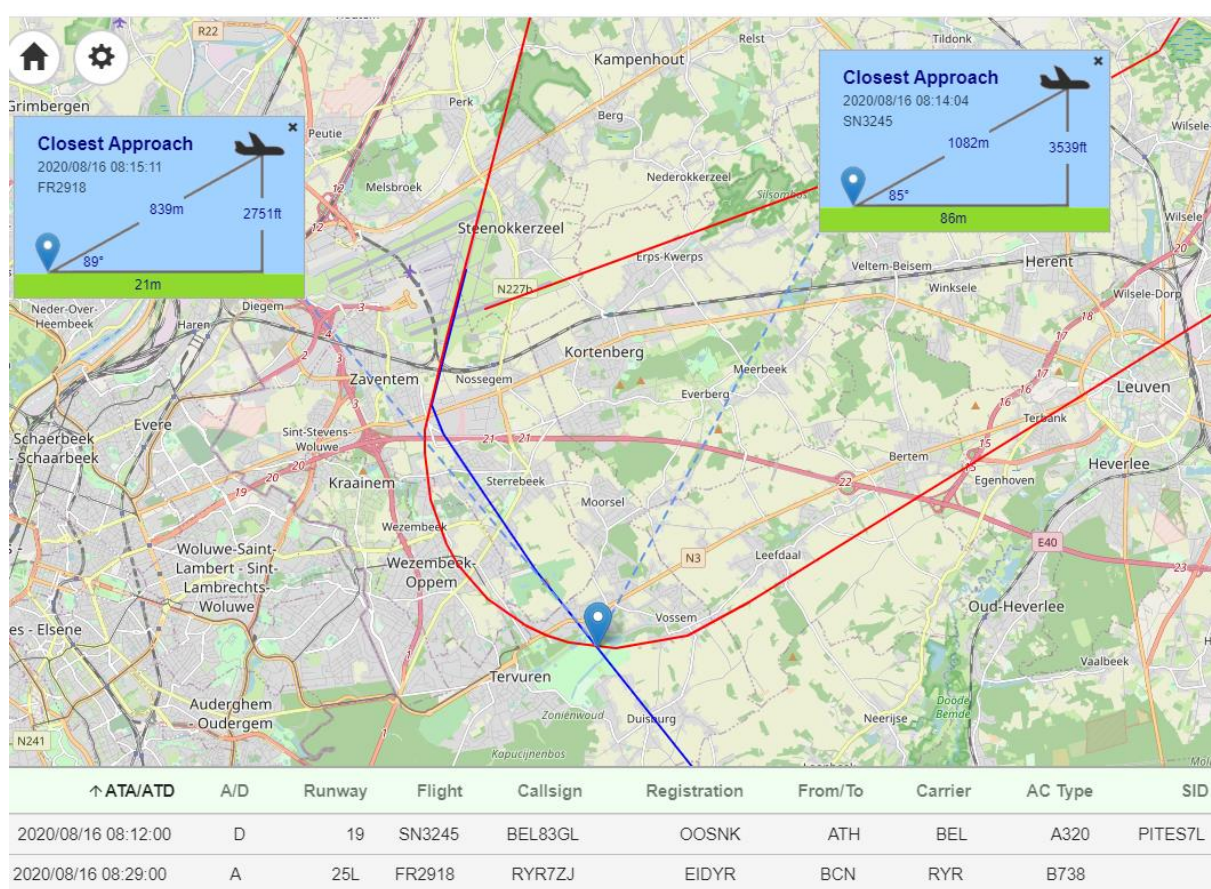
« Op 16 augustus, tussen 8 en 9 uur heeft een vliegtuig komende van Barcelona, een landing proberen maken op de korte baan 01/19, maar blijkbaar moeten staken. Daardoor is hij heel

dicht bij een opstijgend vliegtuig, richting Athene geweest, op heel lage hoogte. Een paar seconden verschil en er was een verschrikkelijk ongeval met honderden doden!

Ik zou graag willen weten wat uw bevindingen hierover zijn, en wat u gaat ondernemen om de huidige heel gevaarlijke situatie te verhelpen!?... »

Deze beweringen leken ons eigenaardig, omdat ze helemaal niet overeenstemden met onze eigen observaties vroegen we skeyes om meer informatie, vooral omdat onze persoonlijke analyse ons een geruststellende visie gaf met een volledig gerespecteerde scheiding tussen deze 2 vliegbewegingen.

Op het moment van de touchdown van het vliegtuig dat landde op baan 19 (08:13:38 uur) was het opstijgend vliegtuig al vertrokken van startbaan 19 (08:12:14 uur) en **vond de kruising tussen de twee vluchten plaats met een interval van meer dan een minuut**. We hebben Skeyes over deze zaak (overshoot baan 19 en opstijgen vanaf baan 19) ondervraagd, met de overtuiging dat de luchtverkeersleiding correct en gepast heeft gehandeld en dat de luchtverkeersveiligheid nooit in gevaar is gekomen.



Skeyes heeft ons op **27 augustus 2020** heeft ons duidelijk en correct geantwoord, waarbij geen commentaar werd gegenereerd:

« Au moment de l'atterrissage du RYP 7 ZJ, la visibilité sur la piste 19 était très réduite.

Avant l'atterrissage, ce vol avait donc déjà reçu des instructions pour une éventuelle remise des gaz: «Climb 3000 FT on RWY HDG» ('monter à 3000 pieds dans l'axe de la piste') afin d'anticiper et d'éviter un éventuel conflit avec le départ précédent (BEL83GL).

Dès que le RYR 7 ZJ amorce l'approche interrompue et qu'il s'avère que la séparation, tant latérale que verticale, est bien assurée, il reçoit l'ordre d'entamer un virage à gauche: « Turn left HDG 060 » ('Tourner à gauche cap 060').

Conclusion:

1. Nous voyons l'anticipation correcte par l'ATCO (contrôle aérien) d'un éventuel Go Around.
2. Les séparations minimales entre les deux aéronefs ont toujours été respectées
3. La sécurité n'a à aucun moment été compromise.

Autre détail : Le RYR 7 ZJ a survolé le THD « threshold » (seul de piste) de la RWY19 exactement 2'22 après que le T/O Clearance fut donné pour le BEL 83 GL.

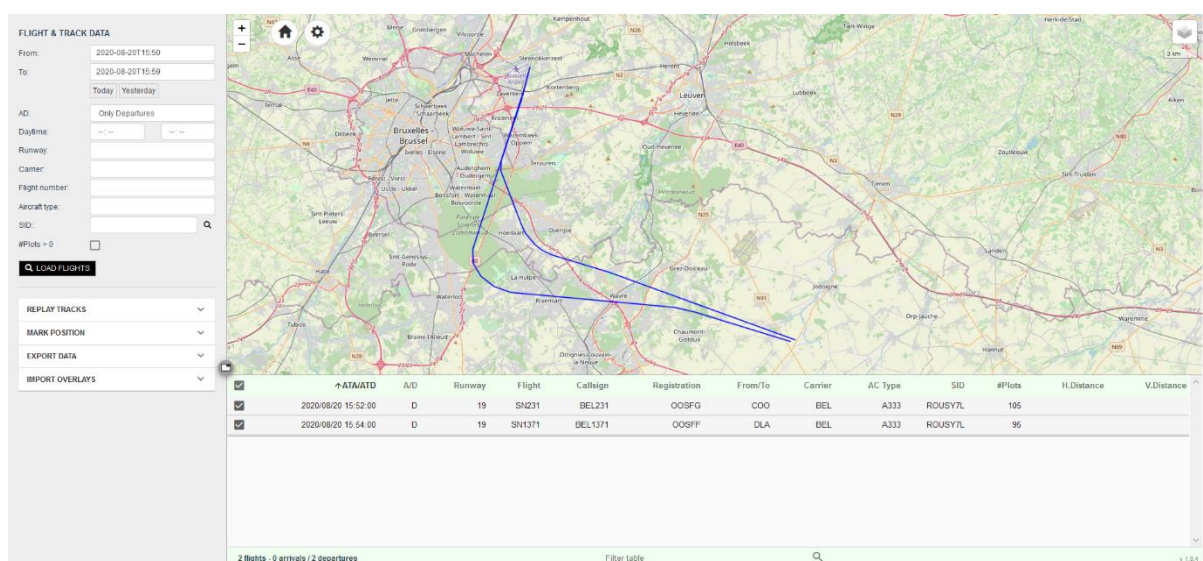
Or, pour le calcul de la capacité de cette piste, nous utilisons 1'40 de séparation »

Tot besluit, het blijkt dat de auteur van de klacht deze feiten had geobserveerd vanop een website met een snellere visualisatie van de chronologische situatie in de heruitzendingen van eerdere vluchten in de historische sectie, met een x 12 snelheidswaergave, wat suggereerde dat de vluchten elkaar konden kruisen, wat absoluut niet het geval was?

16.10 OBSERVATIE GERAPORTEERD OP DONDERDAG 20 AUGUSTUS 2020 OM 15:55 UUR

Wij hebben meerdere klachten ontvangen waaronder in real-time telefoonoproepen en directe notificaties op onze sociale media met betrekking tot twee rechtlijnige opstijgingen vanuit baan 19, recht in de as van de baan, die eveneens dezelfde corridor volgden als die van de landingen op baan 01:

- ➔ **15 :52 uur opstijging vanuit baan 19** met AIRBUS A.333 OO-SFG BRUSSELS AIRLINES, vlucht BEL 231 via procedure ROUSY 7 LIMA, bocht naar links 700 voet



- ➔ **15 :54 opstijging vanuit baan 19** met AIRBUS A.333 OO-SFF BRUSSELS AIRLINES, vlucht BEL 1371 via procedure ROUSY 7 LIMA, bocht naar links op 700 voet

Deze **twee opeenvolgende opstijgingen** hebben hun bocht genomen **voorbij 700 voet** zoals voorzien in de SID procedure ROUSY 7 Lima, hetzij op 3.976 voet ter hoogte van de Welriekendedreef voor de vlucht BEL 231, die vervolgens achtereenvolgens over Rixensart, Genval en Waver vloog; en de Bosstraat/ Halfuurdreef voor vlucht BEL 1371 die vervolgens over Overijse, Maleizen, Bierges en Basse-Wavre vloog.

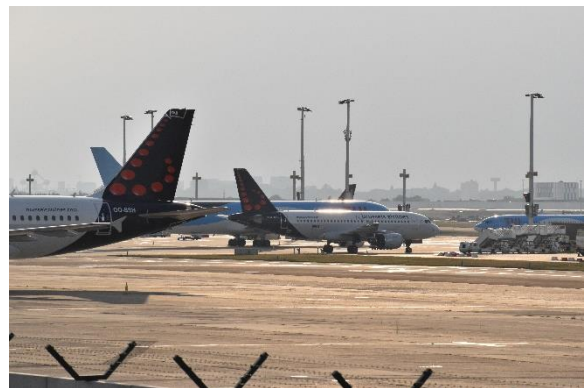


Op deze precieze datum was het zeer warm, zeer benauwd en heel droog.

De luchtverkeersleiding heeft ons **volgende uitleg** bezorgd:

« EBBR TWR SVR checked yesterday with regards to 2 departures of Brussel Airlines which were of some concern to the Mediator. Apparently both ACFT were unable to comply with the climb requirements mentioned in the SID. Various reasons can cause this and most of the time it will be a combination of several factors. For example a certain Load on Board, warm weather, wind conditions,....

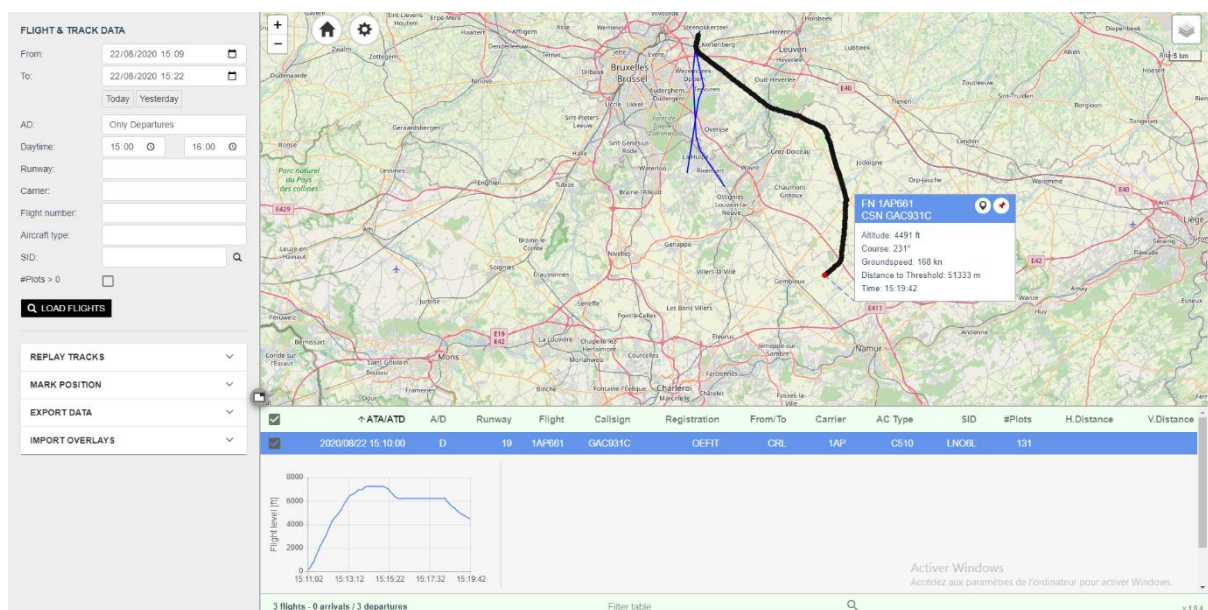
The exact reasons are unknown to ATC. »



16.11 OBSERVATIE GERAPPORTEERD OP ZATERDAG 22 AUGUSTUS 2020 OM 15:20 UUR

We hebben verschillende klachten ontvangen, waaronder real-time telefoontjes voor twee opeenvolgende opstijgingen vanuit baan 19, recht in de as van de baan, die dezelfde luchtcorridor volgden als die van de landingen op baan 01.

- ➔ De vlucht **1AP661 (GAC931C)** stijgt op om 15:10 uur op vanuit baan 19 richting Charleroi, vliegtuigtype C510 (Cessna Citation Mustang private aviation), geregistreerd onder OE-FIT via de procedure LNO 6 LIMA, na 7.239 voet te hebben bereikt ter hoogte van Hamme-Mille om 15:44:30 uur, begint dit vliegtuig een afdaling richting Charleroi met een lus naar links en aligneert hij zich ter hoogte van Grand-Leez op 4.491 voet om 15:19:42 uur.
- ➔ De vlucht **RAM2831** stijgt om 15:17 uur op vanuit baan 19 richting Casablanca, vliegtuigtype Boeing 737-800 geregistreerd onder CN-RGM via procedure CIV 2 Lima, hij werd van zijn route omgeleid van 171° tot 211° ter hoogte van Tervuren om 15:19:18 uur en vliegt over Ohain om 15:21:18 uur op 8.883 voet door het volgen van koers 1890
- ➔ De vlucht **UAE184** stijgt op om 15:20 uur vanuit baan 19 richting Dubaï, vliegtuigtype Boeing 777 Cargo geregistreerd onder A6-EQL via procedure SOPOK 6 Lima, hij werd omgeleid van zijn route ter hoogte van Wezembeek-Oppem, van koers 186° naar koers 1840 om 15:21:42 uur op een hoogte van 2.949 voet, volgt de koers 176° tot 178° tot Hoeilaart om 15:23:42 uur, op een hoogte van 5.175 voeten, neemt vervolgens een bocht naar links richting de koers 146° door het overvliegen van Limal om 15:24:14 uur op 8.835 voet.



Evaluatie van de sluiting van banen 25 Right en 25 Left op de Luchthaven Brussel-Nationaal – Ref: 7133-P

43

De luchtverkeersleiding heeft erop toegezien dat de 3 vliegtuigen van elkaar werden gescheiden teneinde elk risico op botsingen te vermijden, waarbij ze vaststelden dat de C510 langzamer bewoog dan de andere 2 vliegtuigen die erop volgden, en leidde de RAM en UAE vluchten om tot een koers +/- recht in de as van de baan om **een verticale en horizontale afstand te waarborgen tussen de 3 vluchten tijdens verschillende tijdstippen van hun vliegbeweging in het luchtruim**. De luchtverkeersveiligheid heeft op een gecoördineerde en preventieve wijze gehandeld in overeenstemming met haar controlemissies.

Deze feiten werden onder de aandacht gebracht van de AAIU-cel van het DGLV.

16.12 BREDE BOCHTEN VAN DE ZWARE VLIEGTUIGEN 747 BIJ OPSTIJGINGEN VANUIT BAAN 19

In totaal werden er 49 opstijgingen uitgevoerd met een **Boeing 747-400** of **Boeing 747-800** vanuit baan 19, van de 104 aangewezen vluchten tijdens de werkzaamheden, hetzij 55 vliegtuigen die een andere startbaan hebben aangevraagd en kregen toegewezen omwille van prestatieredenen.

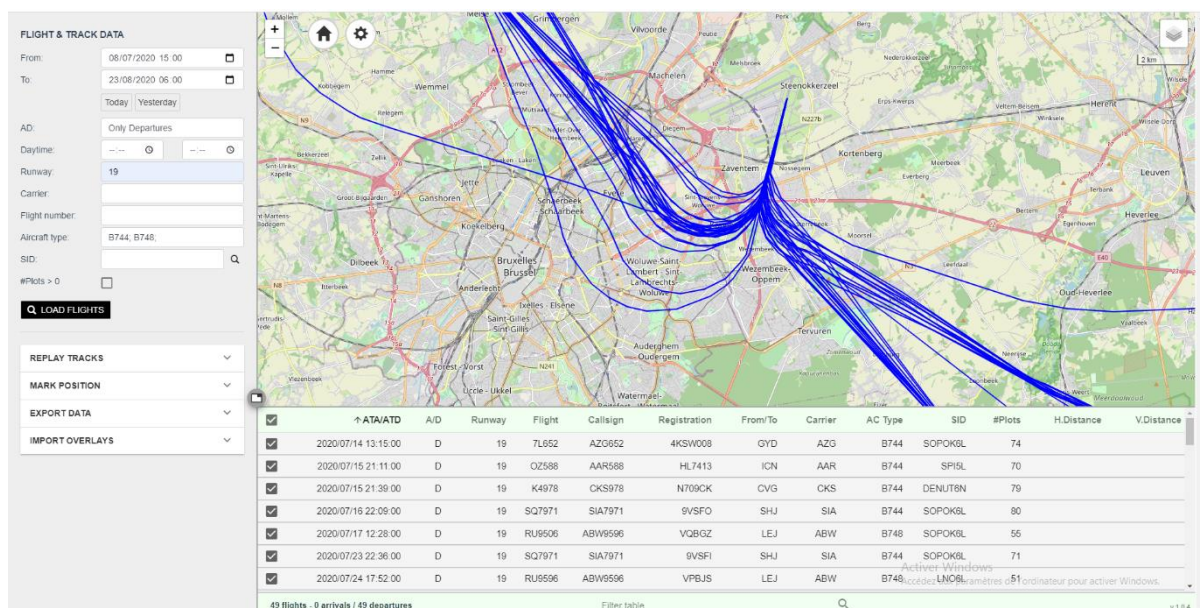
De geanalyseerde feiten toonden - in alle onpartijdigheid en neutraliteit - aan dat baan 19 onder bepaalde omstandigheden en op basis van prestatieberekeningen, **niet de meest geschikte baan is voor opstijgingen met de Boeing 747**.



Kost wat kost willen beschouwen dat baan 19 in alle opzichten identiek en vergelijkbaar zou zijn met de banen 25 is een redenering die geen rekening houdt met de mindere uitrusting van baan 19, de aanwezigheid van obstakels aan haar uiteinden en het feit dat deze hellend is en de kortste van alle banen.



Dit viermotorig vliegtuig met een MTOW van 395, beschikt over een QC van 18.6 (SINGAPORE), 24.0 (SINGAPORE) of van 24.8(KALITTA) bij het opstijgen en blijft een redelijk lawaaierig vliegtuig die trager klimt en dus minder snel de vereiste hoogte bereikt om zijn manoeuvre met bocht vanuit baan 19 uit te voeren op 700 of 1.700 voet :



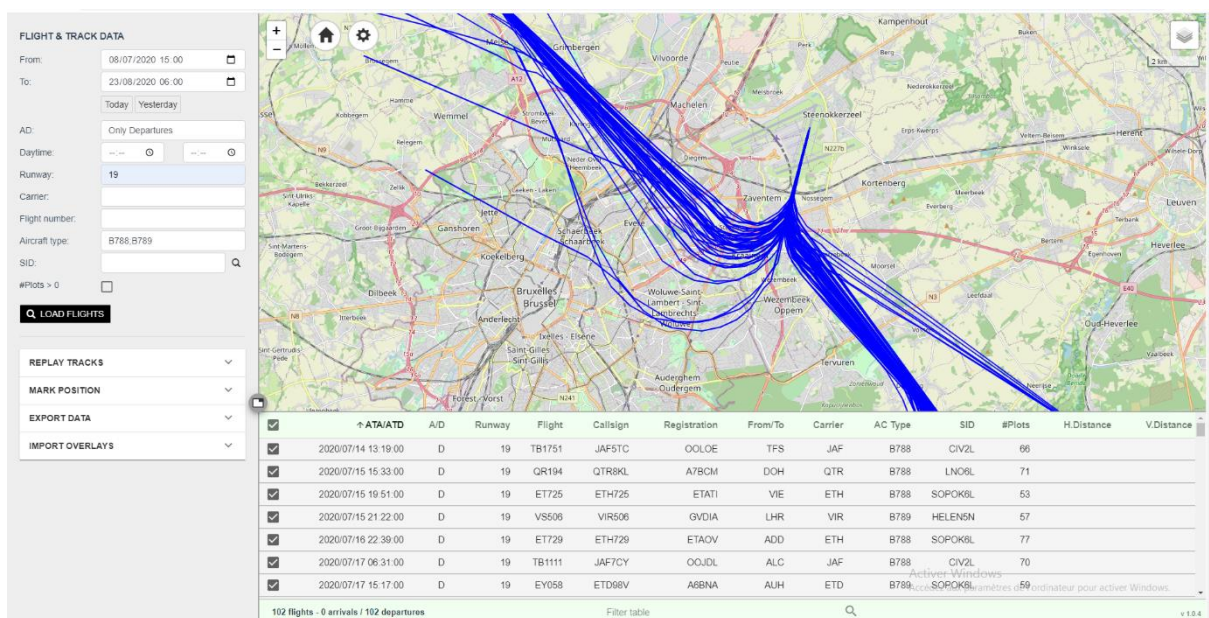
16.13 BREDE BOCHTEN VAN DE BOEING 787 OP BAAN 19

De Boeing 787 is een tweemotorig vliegtuig, gebruikt voor langeafstandsvluchten, met een MTOW van 228 ton in de 800 versie (Boeing 788) met een QC van 2.7 bij het opstijgen en met een MTOW van 253 ton in de 900 versie (Boeing 789) met een QC van 2.9 bij het opstijgen.

We hebben al opgemerkt, en hebben reeds aan het DGLV gerapporteerd, dat de Boeing 787, hoewel deze geluidloos is, opstijgt **met veel bredere bochten** dan de andere vliegtuigen, waarschijnlijk vanwege **een hogere snelheid bij het opstijgen in tegenstelling tot de andere vliegtuigen**, een hogere snelheid impliceert een veel grotere bocht.

Dit fenomeen is ook opgemerkt en werd geanalyseerd bij opstijgingen van de **Boeing 787** vanuit baan 25R en is het onderwerp geweest van verschillende rapporteringen aan de Minister en het bestuur van de luchtvaart (D.G.L.V.).

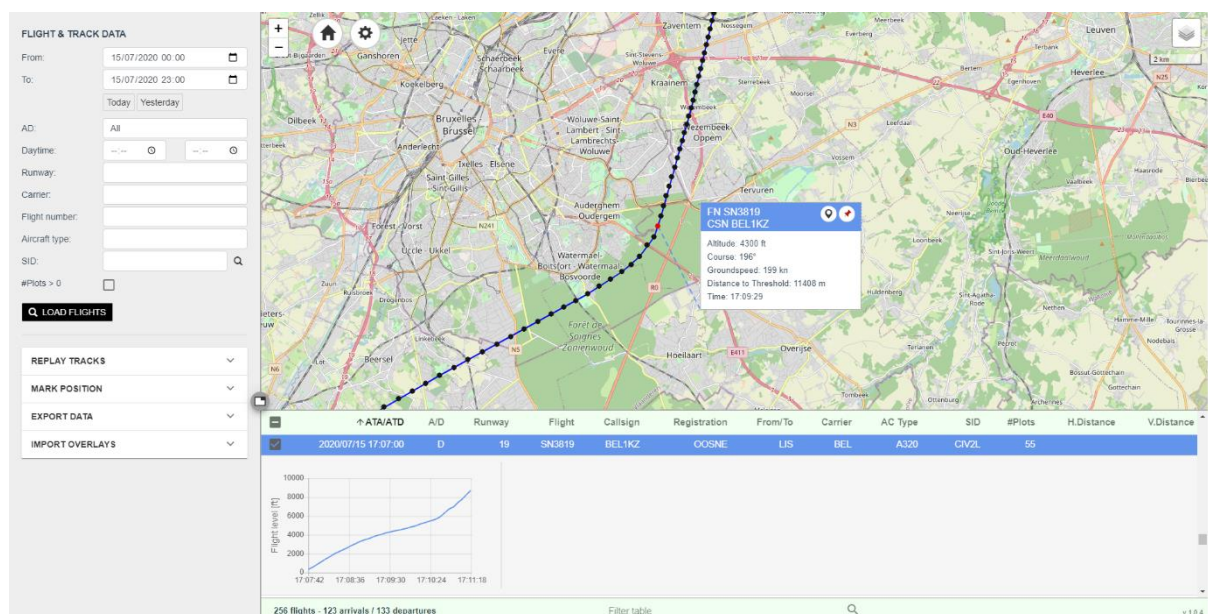
In totaal werden er 102 opstijgingen uitgevoerd met een Boeing 787-800 of 900 vanuit baan 19:



16.13 BREDE BOCHTEN BIJ OPSTIJGINGEN OP BAAN 19 VIA PROCEDURE CIV 2 LIMA

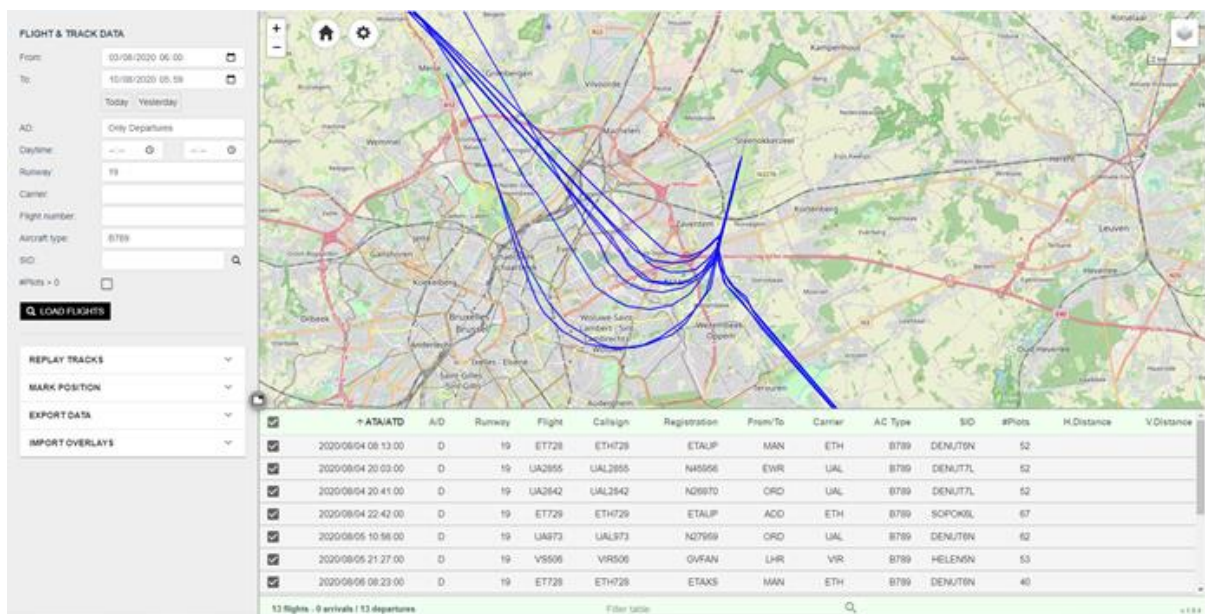


Verschillende opstijgingen recht in de as van baan 19 werden aan ons gerapporteerd, zoals onderstaand geval met betrekking tot de opstijging van een Airbus A.320 OO-SNE van Brussels Airlines op 15 juli 2020 om 17:07 uur, vlucht SSN 3819, die onder andere Watermaal-Bosvoorde heeft overvlogen op een hoogte van 4.800 voet :



Evaluatie van de sluiting van banen 25 Right en 25 Left op de Luchthaven Brussel-Nationaal – Ref: 7133-P

47



17. ANALYSE VAN OPMERKINGEN BETREFFENDE DE WEERSOMSTANDIGHEDEN EN HET GEBRUIK VAN DE BANEN DIE ONS WERDEN GEMELD DOOR MIDDEL VAN KLACHTEN

17.1 BIJZONDERE WEERSOMSTANDIGHEDEN

Het tijdschema van de fase van de werkzaamheden werd gemarkeerd door een eerste deel van hoge temperaturen, een langere periode van de hittegolf. Het tweede deel bestaande uit meer gevarieerde en gecompliceerde perioden met zware wind, stormen, hevige regenval, en belangrijke mist.

Net als de waarden van de windcomponenten niet werd aangepast tijdens de werkzaamheden, en dat baan 19 voornamelijk en eenmalig gebruikt werd, was de maximale rugwindnorm 3 knopen.

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

17.2 WINDCOMPONENTEN

Door de sluiting van baan 25R voor alle verkeer was de keuze van het baangebruik complex, vooral met een hogere wind tussen 280° en 340°, wat meerdere malen is gebeurd:

- ➔ **13.07.2020:** gebruik van baan 01 met rugwind
- ➔ **15.07.2020:** negatieve wind op baan 01: 250° en 3 knopen
- ➔ **16.07.2020:** negatieve wind op baan 01 met 320°
- ➔ **16.07.2020:** geen verkeer gedurende 90 minuten wegens slechte visibiliteit

Echter, wordt dit tijdelijk gebruik van baan 01 verklaart door de evolutie van de wind tijdens deze periodes met wind naar het NOORDEN die zorgen voor een overmatige rugwind op baan 19. Baan 25 LEFT werd degelijk wel gebruikt als enige baan tijdens deze periodes, maar de afwezigheid van een opstijgingsplatform en toegangswegen maken deze baan minder efficiënt.

17.3 OMKERING

In praktijk, gezien de instructies van de DGLV die voorrang geven aan de activiteiten van baan 19 vanwege de minder goede uitrusting van baan 25 LEFT voor de opstijgingen, zagen we een terugkeer naar praktijk zonder enige instructie van het principe “omkering” terwijl deze praktijk veroordeeld werd en verboden door een arrest van het Hof van Beroep van Brussel. Dit praktijk komt neer op een voortdurend gebruik van baan 01/19, concentratie van het verkeer, ongeacht de windnormen, zowel bij wind van Noord naar Zuid met gebruik van baan 19 of omgekeerd gebruik van baan 01 bij landingen van Zuid naar Noord. Deze concentratie van vluchten zorgen voor veel overvluchten **boven “Sterrebeek/Kraainem/Wezembeek-Oppeem/Tervuren”** die zorgen voor een dag- en nacht gevoel van onbehagen bij landingen en opstijgingen.



18. OPERATIONELE VASTSTELLINGEN BETREFFENDE HET GEBRUIK VAN DE BANEN EN PROCEDURES

18.1 RNP 07L EN RNP 07R

Tijdelijke landingsprocedures gebaseerd op satellietwaarnemingen BPN genoemd werden gedurende de werken gepubliceerd in de AIP en verschillende NOTAM. Laten we herinneren dat dit principe verplicht is sinds 3 december 2020:

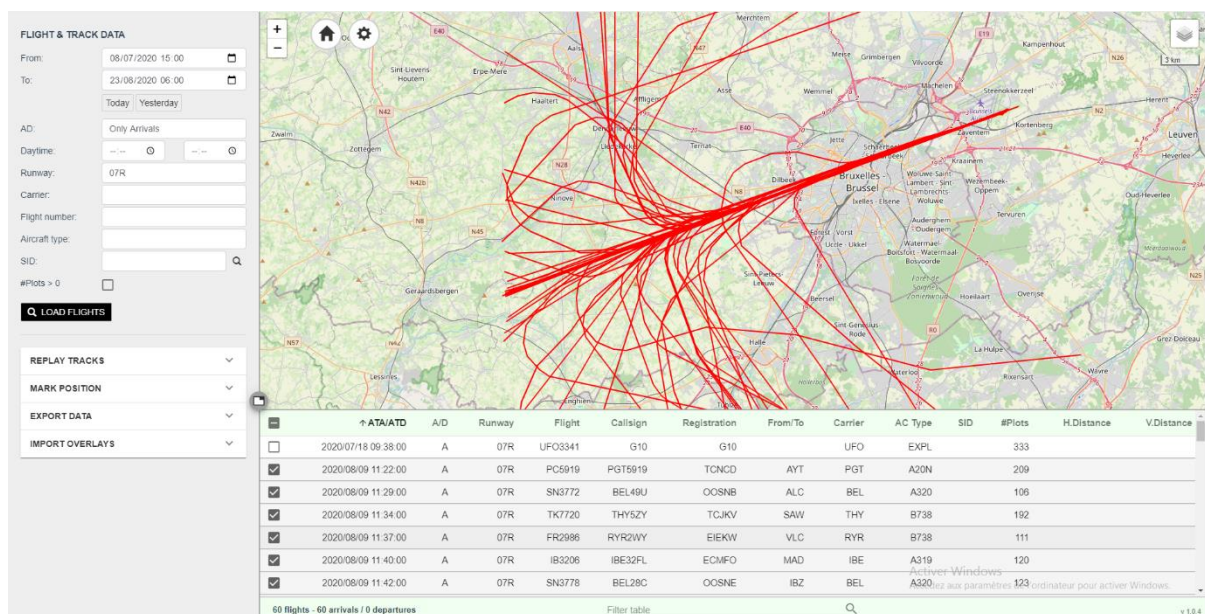
- **NOTAM A1636/20**
From:18 JUN 20 00:00 Till:01 JUL 20 23:59
Text:TRIGGER NOTAM. PERM AIRAC AMDT 007/2020 18 JUN 2020. NEW RNP APPROACH PROCEDURES RWY 07L AND RWY 07R.

Deze RNP procedures werden verwijderd door de volgende NOTAM:

- **NOTAM A2131/20**
From:14 JUL 20 07:30 Till:PERM
Text:IAP RNP RWY 07L CNL. AIP WILL BE AMENDED ACCORDINGLY
- **NOTAM A2295/20**
From:13 AUG 20 16:00 Till:26 AUG 20 23:59
Text:TRIGGER NOTAM. PERM AIRAC AMDT 009/2020 13 AUG 2020. WITHDRAWAL EBBR RNP RWY 07L.
- **NOTAM A2507/20**
From:23 AUG 20 04:00 Till:PERM
Text:REF AIP BELGIUM AND LUXEMBOURG. SUP 028/2020 CANCELLED
- **NOTAM A2514/20**
From:24 AUG 20 10:00 Till:PERM
Text:IAP RNP RWY 07R CNL. AIP WILL BE AMENDED ACCORDINGLY
- **NOTAM A2543/20**
From:10 SEP 20 00:00 Till:23 SEP 20 23:59
Text:TRIGGER NOTAM. PERM AIRAC AMDT 010/2020 10 SEP 2020. RNP RWY 07R WITHDRAWN

56 vliegtuigen hebben geland op baan 07R tijdens de werken, waarvan 38 in VOR-DME en 18 in RNP tijdens de volgende periodes:

- ➔ **09.08.2020** tussen 11u22 en 14u15, approach VOR-DME
- ➔ **11.08.2020** tussen 20u50 en 22u24, 11 naderingen in RNP 07R
- ➔ **20.08.2020** tussen 20u14 en 21u02, 7 naderingen in RNP 07R wegens onbeschikbaarheid van baan 19 (panne van het ILS systeem°



18.2 AFWIJKING VOOR OPSTIJGINGS 25L

Omwillen van prestatie berekeningen en op vraag van de piloot aan boord zijn sommige vliegtuigen opgestegen vanuit baan 25 LEFT, deze baan beschikt over 3.211 meter met omkeringsmanoeuvre "back track", terwijl baan 19 die beschikt over een lengte van 2.987 meter.

Echter werden er opstijgingen vanuit baan 25 Left- kruising C.1. met lichtere vliegtuigen die beschikken over een lengte van 2.210 meter waargenomen, die geen invloed hadden op het operationeel capaciteit, zoals op 21.08.2020 en 22.08.2020

airportmediation		
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS		
RWY designator	True BRG	Dimensions of RWY (M)
01	014.43°	2.987 x 50
19	194.43°	2.987 x 50
07R	069.89°	3.211 x 45
25L	249.89°	3.211 x 45
07L	65.35°	3.638 x 45
25R	245.35°	3.638 x 45
airportmediation		
Renseignements fournis à titre indicatif sans aucune reconnaissance préjudiciable Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel geval verspreid, gereproduceerd of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Naam		

Evaluatie van de sluiting van banen 25 Right en 25 Left op de Luchthaven Brussel-Naam – Ref: 7133-P

51

Er werd een totaal van 311 opstijgingen (inclusief helikopters) uitgevoerd vanuit baan 25 Left, waarvan op 16 augustus 2020 in de voormiddag door visibiliteit redenen na een periode van 90 minuten waar er geen opstijgingen plaatvonden met holding en visibiliteit onder 200m. De voornaamste tijdspanningen van het gebruik van baan 25 Left bij opstijgingen waren:

- ➔ **16.07.2020** tussen 12:50 en 17:01 uur
- ➔ **28.07.2020** tussen 09:45 en 20:35 uur
- ➔ **14.08.2020** tussen 18:16 en 22:58 uur
- ➔ **16.08.2020** tussen 10:15 en 10:40 uur
- ➔ **21.08.2020** tussen 14:03 en 16:16 uur
- ➔ **22.08.2020** tussen 13:25 en 16:23 uur

Overzicht van de verdeling per baan van de zwaardere vliegtuigen tijdens de werken:

 airportmediation OVERVIEW CARGO FLIGHTS USING RWY 25L/07R between 8 July and 23 August 2020						
TYPE OF AIRCRAFT	DEPARTURES					TOTAL
	USING RWY 25R	USING RWY 25L	USING RWY 07R	USING RWY 19	USING RWY 01	
A332	5	8	9	64	13	99
A333	8	11	30	68	19	137
B744	3	19	13	40	16	91
B748	2	1	0	9	1	13
B763	7	7	5	85	13	118
B77L	17	7	22	101	18	166
B77W	11	3	17	60	19	112
B788	8	4	10	49	17	88
B789	7	3	8	53	8	79
MD11	3	2	4	22	2	33

 **airportmediation**

Renseignements fournis à titre indicatif
sans aucune reconnaissance préjudiciable
Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé,
dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son
destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation
du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles National

Deze inlichtingen worden u
verstrekkt onder alle voorbehoud
Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel
geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder
doelmatige toestemming van de Ombudsdienst van de
Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

Tabel met de exacte beschikbare lengte per baan bij het opstijgen (TORA) vanuit verschillende intersecties:

 airportmediation					
DECLARED DISTANCES					
RWY	From	TORA (M)	RWY	From	TORA (M)
01	E1	2.075	25L	C1	2.210
	E3	2.028		C2	1.690
	E4	1.253		C3	1.237
19	A1	2.825		C4	1.237
	E7	2.675	07L	B9	2.524
	E6	2.164		A6	2.646
	E5	1.558		B8	2.605
	E4	1.558		A5	2.158
07R	C6	2.405		B7	1.842
	C4	1.792		B6	1.381
	Line-up PSN 1	2.624		A3	1.570
	Line-up PSN 2	2.341		B5	1.518
	Line-up PSN H	2.891	25R	A1	3.427
	C3	1.774		B1	3.266
				B3	2.757
				B5	2.000
				A3	1.994
				B6	1.988
				B7	1.526
				A5	1.410

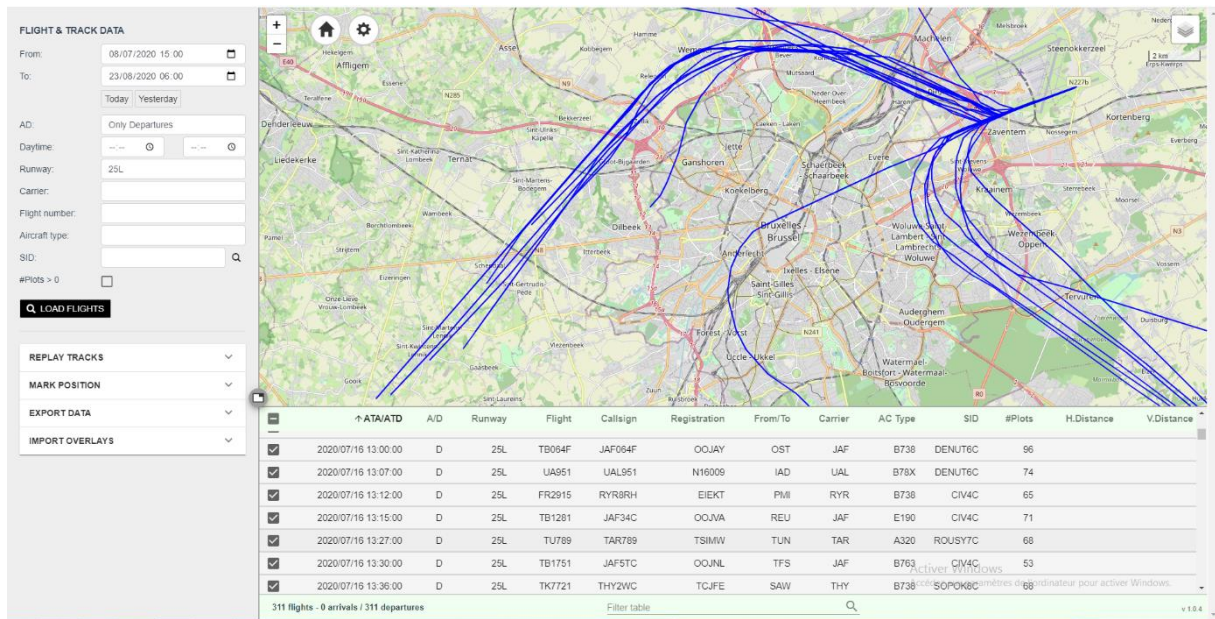
**Renseignements fournis à titre indicatif
sans aucune reconnaissance préjudiciable**

Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

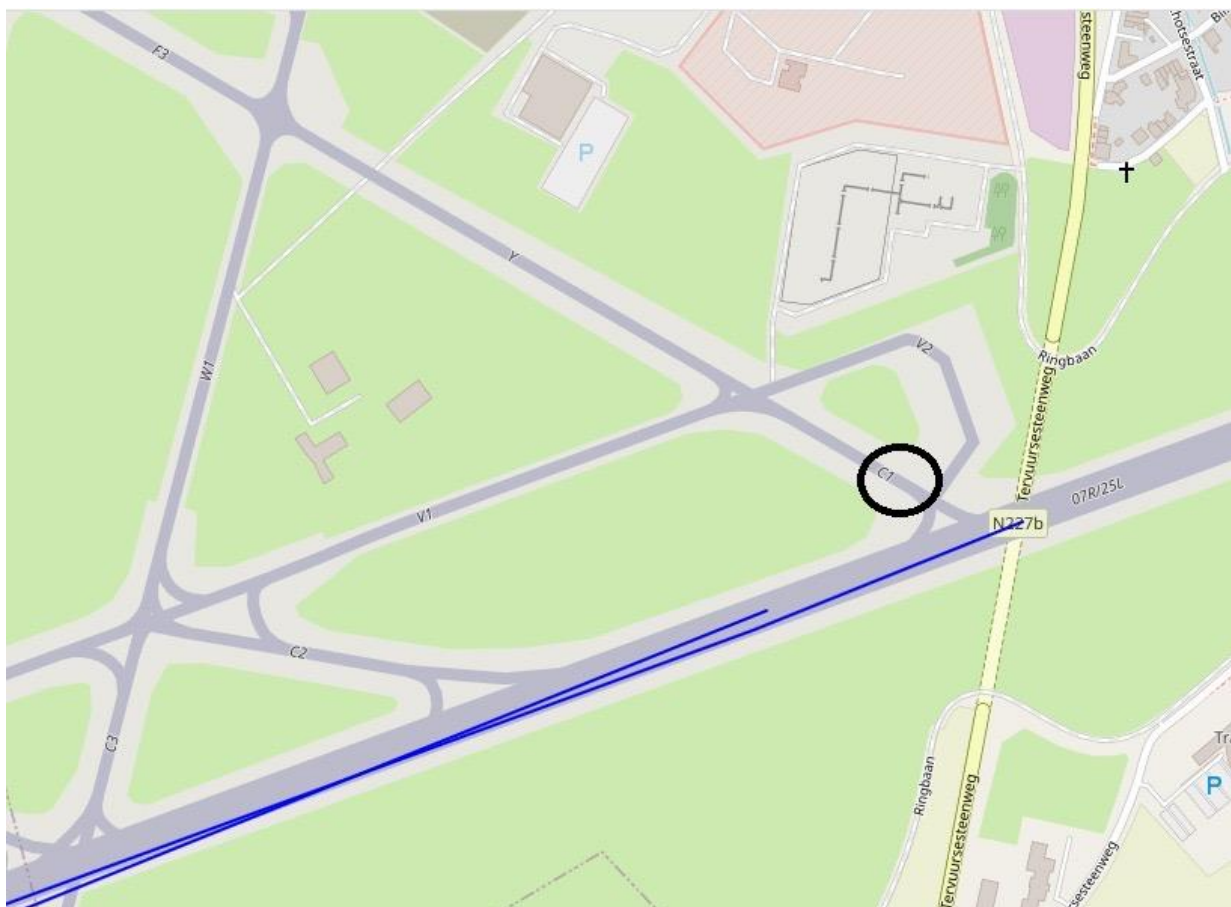
**Deze inlichtingen worden u
verstrekkt onder alle voorbehoud**

Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder de schriftelijke toestemming van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de luchthaven Brussel-Nationaal

Vluchtroute van de opstijgingen baan 25 Left van 16 juli 2020:



Opstijging vanuit intersectie C.1. vanuit baan **25 LEFT** met een beschikbare lengte van 2.210 meter TORA:



Tabel met het gebruik van zwaardere vliegtuigen bij het opstijgen vanuit **baan 25 LEFT**:

 airportmediation			
OVERVIEW CARGO FLIGHTS USING RWY 25L between 8 July and 23 August 2020			
TYPE OF AIRCRAFT	DATE	DEPARTURES HOUR	DEVIATION
A332	01/08/2020	10.55	25L/19
A333	08/07/2020	18.31	25L/25R
	16/07/2020	15.18	01/01
B744	08/07/2020	21.39	25L/25R
	09/07/2020	23.35	25L/25R
	10/07/2020	20.47	25L/25R
	11/07/2020	19.42	25L/25R
	14/07/2020	14.25	19/19
	17/07/2020	21.42 – 21.56	19/19
	23/07/2020	21.42	19/19
	04/08/2020	14.59	25L/19
	17/08/2020	21.51	19/19
	18/08/2020	18.12 – 21.57	25L/19 & 19/19
	19/08/2020	21.48	19/19
B763	11/07/2020	18.21	25L/25R
	14/07/2020	06.44 – 07.46	19/19
	21/07/2020	07.36	01/01
	22/07/2020	07.40	19/19
B77L	14/07/2020	11.05	19/19
MD11	14/07/2020	09.52	19/19

18.3 AFWIJKing VAN ZWAARDERE Vliegtuigen DIE OPSTIJGEN VANUIT 07 RIGHT

Om prestatieredenen zijn sommige vliegtuigen opgestegen vanuit baan 07 RIGHT in plaats van baan 19:

 airportmediation			
OVERVIEW CARGO FLIGHTS USING RWY 07R between 8 July and 23 August 2020			
TYPE OF AIRCRAFT	DATE	DEPARTURES HOUR	DEVIATION
A333	15/08/2020	14.53	19/19
	16/08/2020	16.13	19/19
B744	29/07/2020	21.35	01/01
	07/08/2020	22.10	19/19
	10/08/2020	22.16	25L/19
B77L	13/08/2020	13.49	19/19
MD11	31/07/2020	17.13	19/19

 **airportmediation**

Renseignements fournis à titre indicatif
sans aucune reconnaissance préjudiciable

Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé
dans un autre cadre que pour l'information exclusive de son
destinataire sans une autorisation expresse du Service de Médiation
du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National

Deze inlichtingen worden u
verstrekkt onder alle voorbehoud

Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel
geval verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder
de noodzakelijke toestemming van de Ombudsdienst van de
Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

18.4 ONEVENWICHTIGE VERDELING BIJ DE OPSTIJGINGSPROCEDURES (SID)

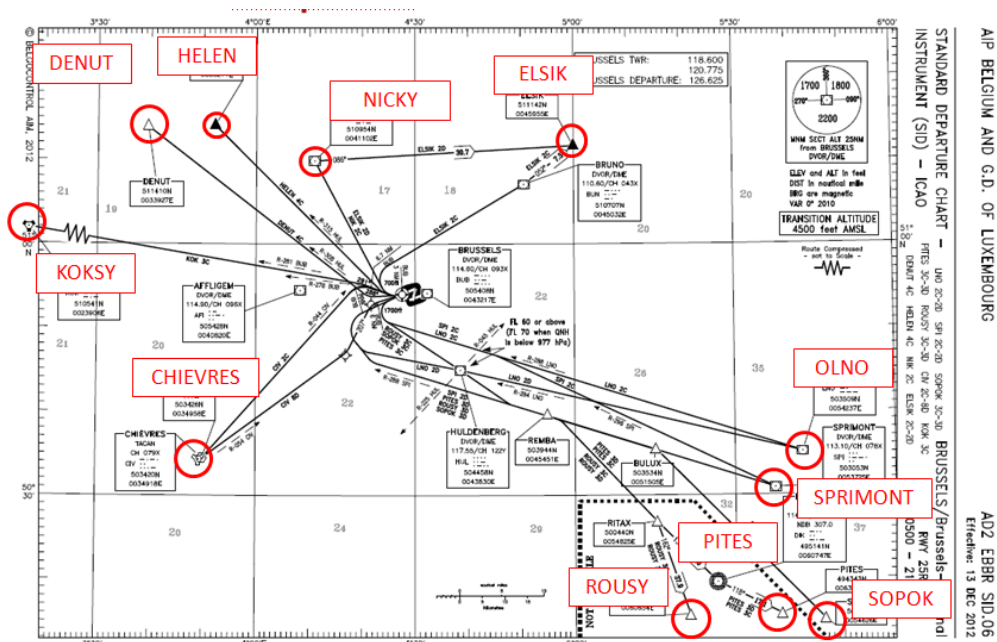
Wij hebben een onevenwichtige verdeling opgemerkt bij de opstijgingen bij alternatieve verbruiksmogelijkheden van banen 01, 07R en 19 vergeleken met de gebruikelijke opstijgingen vanuit baan 25 RIGHT.

Bij het opstijgen van baan 25 RIGHT is de verdeling van de vluchten in evenwicht, +/- 50% bocht naar rechts over de zone NOORD met 4 afzonderlijke procedures (3 procedures tijdens het weekend over Noord en 1 tijdens het weekend boven Kanaal) en +/- 50% bocht naar links over de zone ZUIDOOSTEN met 5 afzonderlijke procedures niet geëxplodeerd tot de territoriale grenzen van regio Brussel.

Bijgevolg, kunnen we een evenwichtige verdeling opmerken bij overvluchten en geluidshinder veroorzaakt op baan 25R.

Deze verdeling is totaal onevenwichtig bij opstijgingen vanuit banen 01, 07R en 19. Door het koninklijk besluit stijgen de CIV procedures op (+/- 20% van het verkeer, net zo belangrijk als SOPOK) richting ZUIDOOSTEN en niet richting het NOORDEN, dit zorgt bijgevolg voor een onevenwichtige verdeling van de overvluchten:

- ➔ **Opstijgingen 01** : 30 % richting het NOORDEN en 70 % richting het OOSTEN en ZUIDOOSTEN via Huldenberg
- ➔ **Opstijgingen 07R** : 30 % richting het NOORDEN en 70 % richting het ZUIDEN en ZUIDOOSTEN via Tildonk en Huldenberg
- ➔ **Opstijgingen 19** : 30 % richting het NOORDEN en 70% richting het ZUIDOOSTEN via Sterrebeek, Wezembeek en Tervuren

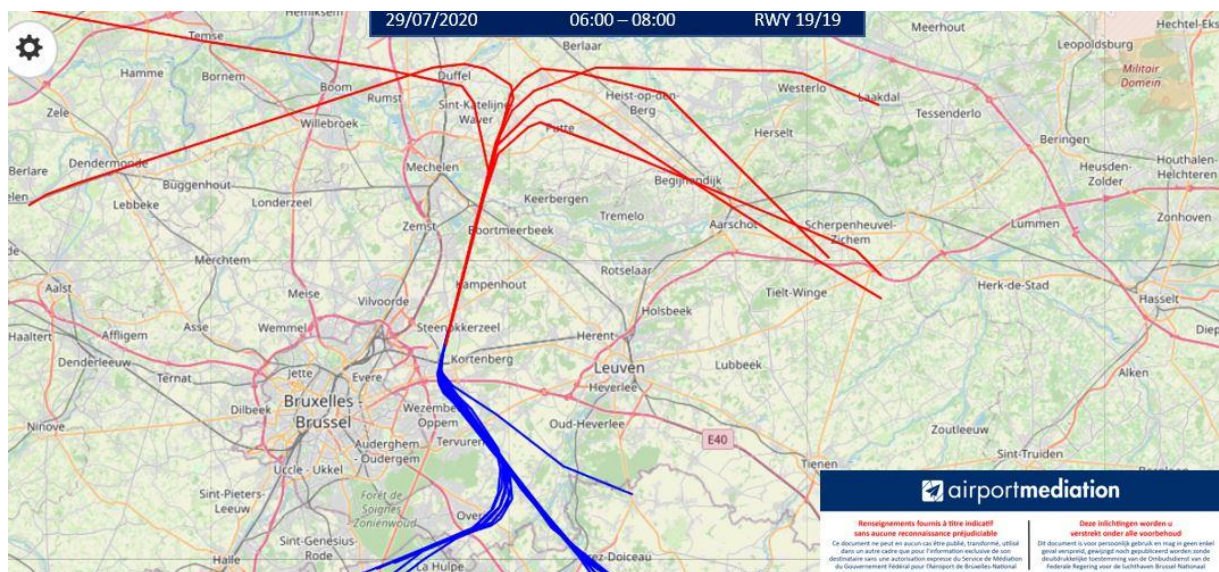


Evaluatie van de sluiting van banen 25 Right en 25 Left op de Luchthaven Brussel-Nationaal – Ref: 7133-P

56

18.5 ONEVENWICHTIGE TIJDSHEMA VOOR HET GEBRUIK VAN DE OPSTIJGINGSPROCEDURES (SID)

Wij hebben een belangrijke onevenwichtige verdeling opgemerkt bij de tijdschema van het gebruik van sommige SID, 30% van de vliegtuigen die gebruik maken van de procedure NOORD stegen zelden op voor 8u00 's morgens en na 21u00. Dit zorgt voor een totale onevenwichtigheid in termen van een billijke verdeling per uur en voor talrijke overvluchten richting CIV en SOPOK vanaf 6u00 in de morgen, hoewel de opstijgingen via de punten HELEN, DENUT en NIK zeer zeldzaam zijn voor 8u00 's morgens. Dit zorgt voor een voordeel van niet-overvluchten boven de zone NOORD, zoals waargenomen in de vluchtroute:



19. BEHOUDEN VAN DE LANDINGSPROCEDURES RNP OP BANEN 07L/07R

Ondanks onze wijze, pertinente en legale opmerkingen, volledig autonoom en onpartijdig, werden de RNP procedures geschrapt van de AIP via de volgende NOTAM:

- **NOTAM A2131/20**
From:14 JUL 20 07:30 Till:PERM
Text:IAP RNP RWY 07L CNL. AIP WILL BE AMENDED ACCORDINGLY
- **NOTAM A2514/20**
From:24 AUG 20 10:00 Till:PERM
Text:IAP RNP RWY 07R CNL. AIP WILL BE AMENDED ACCORDINGLY

Het college van Ombudsmannen heeft nochtans de volgende brief doorgestuurd naar de Minister op datum van 6 juli 2020, hem vragende om **voor de hand liggende veiligheidsredenen** de publicaties van de RNP procedures in stand te houden.

Naast de Europese verplichting om RNP-procedures vóór 3 december 2020 te publiceren (deadline schriftelijk bevestigd door de Minister van Mobiliteit), maken de RNP-procedures definitieve nadering op hoger dan 1.000 voet mogelijk, alsook continue en rechte afdalingen in CDO-modus zonder doorstart, een betere stabilisatie van eindnaderingen en maken ze het vooral mogelijk om baangebruik schema's die op de grond kruisen te vermijden. Daarom hebben we op 6 juli 2020 de volgende brief naar de Minister gestuurd:

Bruxelles-National, le lundi 6 juillet 2020

Monsieur le Ministre,

Objet : *Maintien des procédures RNP pour les pistes 07R et 07L de Bruxelles-National*

Pour des raisons évidentes de sécurité, pour éviter les conflits, pour diminuer les risques d'abordage, pour opérer en pistes parallèles et indépendantes, pour éliminer les croisements de mouvements d'avions au sol, pour utiliser les pistes les plus longues, pour assurer la meilleure capacité opérationnelle du trafic aérien à l'Aéroport de Bruxelles-National ; le Collège des Médiateurs du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National vous recommande de maintenir de façon permanente la publication dans les AIP des procédures RNP 07R et 07L de Bruxelles-National.

Het College van Ombudsmannen heeft zijn standpunt uitgeschreven 17.020 gedateerd op 10 augustus 2020:

Overwegende dat er RNP-procedures werden gepubliceerd in de AIP's in 2020;

Gezien dat de AIRAC 009/2020 effectief tot 13 augustus 2020 de RNP-publicaties schrapt uit de AIP's voor baan 07 LEFT;

Gezien dat de AIRAC 010/2020 effectief tot 10 september 2020 de RNP-publicaties schrapt uit de AIP's voor baan 07 RIGHT;

Gezien onze talrijke aanbevelingen met het oog op de publicatie van permanente RNP-procedures voor banen 07L en 07R, waarvan namelijk de ontwerpbesluiten 17.007 en 17.008 van 9 september 2019, ons brieven 7014-P en 7015-P van 21 maart 2018, 7028-P van 19 september 2018, 7044-P van 27 januari 2019, 7061-P van 15 mei 2019 en onze evaluatie 2019 van 10 oktober 2019 7087-P;

Overwegende dat bij landing, baan 07L een beschikbare lengte biedt van 3.638 meter en baan 07R een beschikbare lengte biedt van 3.211 meter en slechts 2.987 meter beschikbaar is voor baan 01 die bovendien hellend is in de richting van de opstijgingen;

Gezien dat er een onbetwistbare klimatologische evolutie wordt opgemerkt met wind afkomstig uit de richting van het oostelijke en zuidelijk halfroond, hoewel de wind initieel in tegenstelling tot de dominante wind eerder uit de richting van het noorden tot oosten kwam;

Overwegende dat de regel een westenwind blijft, maar dat de uitzondering minder en minder een noordenwind is en meer en meer een oostenwind;

Gezien de banen 07 georiënteerd zijn naar 065° voor baan 07L en 069° voor baan 07R hoewel baan 01 georiënteerd is naar 014°;

Overwegende dat het baangebruik met excessieve componenten wat rugwind en zijwind betreft wordt vermeden;

Gezien de veiligheid van de luchtvaartoperaties primeert boven alle andere overwegingen;

Overwegende dat het onredelijk is het baangebruik tegennatuurlijk af te dwingen zonder de veiligheidsmarges te verkleinen;

Gezien dat de publicatie van de RNP-procedures als doel heeft om voor alle banen een optimale veiligheid te garanderen van de aeronautische procedures en dat er geen sprake is om de ene of de andere zone te ontlasten noch de ene of de andere zone te overbelasten;

Gezien de RNP-procedures van banen 07 rechtlijnige intercepties mogelijk maken in de as van de baan, zonder bochten in CDO en vanaf een hoogte van meer dan 3.000 voet in plaats van de procedure VOR-DME die wordt uitgevoerd vanaf 2.000 voet en die een bocht oplegt bij nadering;

Overwegende dat het Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en vluchtuitvoeringsprocedures in verband met prestatiegebaseerde navigatie, de streefdatum van 3 december 2020 vastlegt door haar artikel 7;

OM DE HIERBOVEN UITEENGEZETTE MOTIEVEN VAN HET COLLEGE VAN LUCHTVAARTOMBUDSMANNEN:

- *Betreuren wij dat de RNP-procedures 07L en 07R werden geschrapt uit de AIP's zonder enig motief of een pertinente verklaring;*
- *Stellen wij vast dat de veiligheid van de aeronautische procedures niet optimaal is bij het behoud van de publicatie van de verouderde procedures VOR-DME bij baangebruik 07L en 07R;*
- *Stellen wij vast dat ongelijke uitrusting van de banen leidt tot een contraproductief gebruik van de banen met windcomponenten die worden overschreden;*
- *Stellen wij vast dat de aeronautische procedures noch een plan noch een programma zijn en hierdoor de Wet van 13 februari 2006 niet kan worden opgelegd;*
- *Stellen wij vast dat de RNP-procedures werden gepubliceerd in de AIP's voor alle banen van alle luchthavens van België (behalve banen 07 van Brussel-Nationaal) zonder enige impactstudie noch een openbare raadpleging, en dat vanuit het basisprincipe van het Bestuursrecht volgens welke het Bestuur niet kan liegen noch een discriminerende houding kan aannemen, het noodzakelijk is om alle publicaties voor alle banen van de Luchthaven van Brussel-Nationaal op een identieke wijze en volgens een gelijkwaardige besluitvormingsproces te behandelen;*
- *Houdt staande dat de bereidheid van Ombudsmannen is om prioriteit te geven aan de RNP-procedures en dat deze op dezelfde manier wordt toegepast op alle banen van Brussel-Nationaal, uitsluitend bedoeld om een optimale veiligheid te garanderen en dat er geen sprake is van overdrachten of compensatie van verkeer met een andere baan. Ons objectief is en blijft de veiligheid;*

- Stellen wij vast dat België mogelijk een inbreuk zou kunnen maken indien de UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2018/10148 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en vluchtuitvoeringsprocedures in verband met prestatie gebaseerde navigatie, niet wordt toegepast voor 3 december 2020;
- Betreuren wij in het algemeen het gebrek aan initiatief van de overheden die niet bedoeld is om vluchtprocedures op te leggen die gebaseerd zijn op technologische ontwikkelingen en op satellietnavigatie (RNP-PBN concept)

20. NIVEAU VAN HET LUCHTVERKEER OP BRUSSEL-NATIONAAL EN VAN NIET-ACTIEVE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

airportmediation						
Use of runways JULY 2020						
RNWX	DAY (06:00 to 22:59)			NIGHT (23:00 to 05:59)		
	ARR	DEP	TOTAL	ARR	DEP	TOTAL
07L	6	11	17	0	0	0
07R	1	308	309	0	1	1
25L	487	168	655	109	9	118
25R	841	1.228	2.069	160	101	261
19	1.358	1.531	2.889	270	244	514
01	757	456	1.213	108	47	155
TOTAL	3.450	3.702	7.152	647	402	1.049
HELI	95	94	189	4	5	9

airportmediation

Renseignements fournis à titre indicatif
sans aucune reconnaissance préjudiciable
Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans
un autre cadre que pour l'information exclusive de ses destinataires
sans une autorisation expresse du Service de Médiation du
Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles National

Deze inlichtingen worden u
verstrekkt onder alle voorbehoud
Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel
andere vorm verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder
duidelijke toestemming van de Ombudsdienst van de
Federale Regering voor de Luchthaven Brussel National

airportmediation						
Use of runways AUGUST 2020						
RNWX	DAY (06:00 to 22:59)			NIGHT (23:00 to 05:59)		
	ARR	DEP	TOTAL	ARR	DEP	TOTAL
07L	3	26	29	0	0	0
07R	59	389	448	0	4	4
25L	746	145	891	80	6	86
25R	531	991	1.522	123	62	185
19	1.608	2.019	3.627	347	278	625
01	708	312	1.020	35	2	37
TOTAL	3.655	3.882	7.537	585	352	937
HELI	82	85	167	6	4	10

airportmediation

Renseignements fournis à titre indicatif
sans aucune reconnaissance préjudiciable
Ce document ne peut en aucun cas être publié, transformé, utilisé dans
un autre cadre que pour l'information exclusive de ses destinataires
sans une autorisation expresse du Service de Médiation du
Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles National

Deze inlichtingen worden u
verstrekkt onder alle voorbehoud
Dit document is voor persoonlijk gebruik en mag in geen enkel
andere vorm verspreid, gewijzigd noch gepubliceerd worden zonder
duidelijke toestemming van de Ombudsdienst van de
Federale Regering voor de Luchthaven Brussel National

De sanitaire crises heeft gezorgd voor een aanzienlijke daling van luchtverkeer, voornamelijk overdag, met een belangrijk aantal vluchten en bestemmingen die niet meer veilig zijn. De daling van het luchtverkeer is minder aanzienlijk tijdens de nacht.

Sommige luchtvaartmaatschappijen blijven vluchten uitvoeren met weinig tot geen passagiers, maar wel met goederen in het laadruim (BELLY FREIGHT) of in de cabine op de stoelen.

Momenteel zou slechts één geplande intercontinentale passagiersvlucht worden opgemerkt. Het gebruik van een HUB zou (CONDITONEEL) het verwachte resultaat niet opleveren, de site van Brussel-Nationaal die zich niet snel genoeg zou hebben aangepast aan de nieuwe strategieën in de jaren 1980/1990 betreffende de luchtvaart, heeft concurrentienadeel achter zijn Europese burens die betere strategische keuzes hebben ontwikkeld en die vooral concrete milieudoelstellingen hebben bereikt om de geluidsoverlast te verminderen.

Een belangrijk aantal luchtvaartmaatschappijen vliegen niet meer voor Brussel-Nationaal, door operationele redenen, prijs, strategische keuzes of door gebrek aan correspondenties. Het volgende tabel die door meerdere websites werd gepubliceerd werd niet gecontesteerd en zou (CONDITONEEL) correct zijn.

AIRLINES AT BRUSSELS NATIONAL

- Stopped and not restarted yet Zone Europe
 - ➔ Aeroflot
 - ➔ Wizz Air (stopped BUD-BRU after 2 weeks service in april)
 - ➔ Air Ukraine
 - ➔ Air France/Hop
 - ➔ Fragile due to travel advices
 - ➔ Lot (last flight on aug 25)
 - ➔ Finnair
 - ➔ Air Malta
- Stopped and not restarted yet Zone non-Europe
 - ➔ Delta Airlines
 - ➔ Air Transat
 - ➔ Avianca (cargo)
 - ➔ LATAM (cargo)
 - ➔ ANA

- Thai
- Suparna (cargo)
- Qeshm
- ELAL
- Saudia (cargo)
- Singapore Airlines pax (due to start in oct 2020...but postponed)
- Cathay Pacific
- Charters stopped and not restarted
 - Tailwind
 - Freebird
 - Fly Egypt



21. AANBEVELINGEN AAN DE AUTORITEITEN

De Ombudsdienst heeft op een correcte manier verzameld, geanalyseerd en de suggesties geïntegreerd die in alle klachten werden opgenomen die hun werden gericht en vat ze samen op volgens de betrokken actoren, **opgelet deze uitspraken zijn niet die van de Ombudsman of van de Ombudsdienst maar zijn enkel een samenvatting van de inhoud van de klachten die ze hebben ontvangen tijdens de werkzaamheden:**

21.1 INHOUD VAN KLACHTEN (EXACTE COPY/PASTE VAN DE ONTVANGEN KLACHTEN)

- ➔ **Minister van Mobiliteit** : gebrek aan empathie, gebrek aan begrip, gebrek aan respect voor de omgeving, ontvangen reactie met fouten en harteloos, misbruik van machtspositie, wrede houding, discriminatie tussen zones, geen compensatie voor het Oosten, geen follow-up, betreurt de opheffing van de RNP-procedures, het ontbreken van verduidelijking van de windnormen, 6 jaar lang geen vooruitgang in het dossier, herinvoering van het beginsel van terugboeking, niet-naleving van beslissingen
- ➔ **FOD Mobiliteit en het bestuur DGLV** : geen follow-up van de werkzaamheden, totaal gebrek aan begrip, gebrek aan transparantie, niet-naleving van rechterlijke beslissingen
- **Privébedrijf Brussels Airport Company** : gebrek aan empathie, gebrek aan begrip, verwarrende en benaderende communicatie, misbruik van machtspositie, wrede houding door de rol te gebruiken die wettelijk is weggelegd voor de Belgische Staat, geen follow-up van de werkzaamheden, geen transparantie, geen constructieve dialoog, gebrek aan informatie met Brusselse autoriteiten, eenzijdige communicatie alleen met verenigingen en commissies in Vlaams-Brabant, uw verheerlijking en overwinning in informatie, verantwoordelijke van dit privébedrijf tonen vooroordelen aan en een totaal gebrek aan loyaliteit, onjuiste communicatie die beweert dat het gebruik van baan 19 een kleine toename van geluidsoverlast oplevert in Waals-Brabant
- ➔ **Luchthaven regulator** : respect van het artikel 34 van de licentie van de geluidsnormen
- ➔ **Vlaamse regio** : gebrek aan geluidsnormen voor vliegtuiglawaaai
- ➔ **Slot coördinator** : geen opmerkingen
- ➔ **AAIU DGLV** : geen opmerkingen, de opmerkingen werden doorgegeven zoals gevraagd in de klachten
- ➔ **Skeyes, autonoom overheidsbedrijf** : geen opmerkingen, de opmerkingen werden doorgegeven zoals gevraagd in de klachten, zeer intense en proactieve samenwerking met de ombudsdienst door elke keer snelle reacties op gerapporteerde observaties te verschaffen

OPGELET: deze uitspraken zijn niet die van de Ombudsman of van de Ombudsdienst maar zijn enkel een samenvatting van de inhoud van de klachten die ze hebben ontvangen tijdens de werkzaamheden:

21.2 CONCLUSIE VAN DE OMBUDSDIENST, MET VOLLEDIGE AUTONOMIE, ONAFHANKELIJKHEID EN ONPARTIJDIGHEID

Sommige actoren waren tijdens de voorbereidingsperiode- en tijdens de werkzaamheden niet transparant, er werd duidelijk en openlijk druk uitgevoerd tegen de ombudsman en tegen de ombudsdienst zodat er geen evaluatie wordt uitgevoerd op basis van voorwendsels zo illegaal als ze ver weg zijn.

De ombudsman ontvangt geen instructies van enige autoriteit volgens de Wet van 28 april 2010, toch zijn er duidelijke bedreigingen geuit, die lijken op laster als niet intimidatie.

Er zijn wrede daden genomen om de toegang van de ombudsman tot informatie te beperken, deze geestdriftigheid is in de democratie niet aanvaardbaar en zijn een schending van de grondbeginselen van Recht.

Het is duidelijk dat sommige actoren weigeren om mee te werken, niet de juiste informatie hebben verstrekt en hebben geroddeld en totaal niet hebben gereageerd.

De ombudsdienst was de enige die een wekelijkse follow-up analyse heeft uitgevoerd die telkens doorgestuurd werd naar de autoriteiten, zonder reactie van hen, wat niet aanvaardbaar is.

Sommige actoren moeten leren beter te communiceren, zonder triomfalisme, op een bescheidener en dus respectvolle manier, door een beleefde en diplomatieke toon te voeren tegen iedereen met empathie en bovenal een echt begrip van de nood van de overvlogen omwonenden zoals uitgedrukt doorheen de klachten.

21.3 AANBEVELINGEN VAN DE OMBUDSDIENST MET VOLLEDIGE AUTONOMIE, ONAFHANKELIJKHEID EN ONPARTIJDIGHEID

Een van de basisprincipes van het bestuursrecht is en blijft dat de autoriteit niet mag liegen en zich respectvol en identiek moet opstellen ten opzichte van de aan haar voorgelegde soortgelijke zaken. Om deze redenen geeft de Ombudsman en de Ombudsdienst de volgende mening:

1. De volledige naleving van het recht, de wetten en de regelgeving, waarvan:

- ➔ **Wet van 29 juli 1991** betreffende de formele motivering van administratieve handelingen;
- ➔ **Wet van 11 april 1994** betreffende de openbaarheid van het bestuur;
- ➔ **De wet van 27 juni 1937** tot herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, met name artikel 5 §1;
- ➔ **Koninklijk besluit van 15 maart 1954** voor de regulering van de luchtvaart, en met name artikelen 2 § 2, 43 § 2 en 44 en de machtiging van personen die bevoegd zijn instructies te nemen;
- ➔ Artikelen 34 en 36 van het **koninklijk besluit van 21 juni 2004** tot verlening van de exploitatievergunning voor de Luchthaven Brussel-Nationaal;
- ➔ **Het ministerieel besluit van 3 mei 2004** betreffende het beheer van geluidsoverlast op de Luchthaven Brussel-Nationaal;

2. Het naleven van alle executoriale gerechtelijke beslissingen die niet onderworpen zijn aan beroep of cassatie;

3. Respect voor alle spelers die betrokken zijn, naast de Ombudsman en de Ombudsdienst op de eerste plaats: de burgemeesters, de openbare mandatarissen, de commissies, de verenigingen en de omwonenden hebben recht op luisteren, begrip en empathie;

4. Respect voor de rol van de staat en de overheid door particuliere en commerciële belanghebbenden die zich niet mengen in het functioneren van de overheid, door van deze particuliere spelers te eisen dat ze hun eigen commerciële licentie – waaronder artikelen 34 en 36 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 tot verlening van de exploitatievergunning voor de Luchthaven Brussel-Nationaal – na te leven;

5. Transparantie van besluitvormingsprocessen en toegang tot informatie door de verspreiding van alle uitgegeven documenten, brieven en ministeriële instructies;

6. Het baangebruik, de verdeling van vluchten, de bepaling van windcomponenten op een eerlijke en billijke manier -zonder vooroordelen en met prioritaire naleving van de veiligheidsregels - op een harmonieuze, evenwichtige en correcte manier organiseren volgens de fysieke kenmerken van de banen en hun niveau van veiligheidsuitrusting (ILS-RESA-EMAS-hogesnelheidsuitgangen-lengte-vrije zones);

7. Een betere communicatie en dialoog met alle belanghebbenden, of ze nu burgemeesters, mandatarissen, voorzitters, vertegenwoordigers van verenigingen, leden van commissies of gewone burgers zonder regionaal onderscheid of territoriale verbondenheid zijn, door een kalme en identieke toespraak met respect voor alle betrokken partijen zonder vooringenomenheid of voorkeur;

8. Een sterk, vrijwillig en vastberaden milieubeleid voorbereiden en aannemen die de geluidsoverlast op alle gebieden, vooral 's nachts, **vermindert**. Door onbeperkte en evenwichtige aanpak die het recht op een gezond milieu garandeert zonder monopolistische druk van een ongecoördineerde of geïmproviseerde luchthavenontwikkeling. Evenals een wet over de wijze waarop vluchtprocedures worden ontwikkeld, ook wel bekend als AERIAL LAW, heeft dus geen zin omdat deze alleen bedoeld is om de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit te waarborgen zonder enige compensatie voor het milieu, aangezien een dergelijke wet elke vorm van beroep zou voorkomen in geval van betwisting. Een dergelijke wet respecteert andere spelers niet en benadrukt het karakter van het gebrek aan empathie van de luchthavenbeheerders.

9. Steeds voorafgaande informatie verspreiden bij belangrijke werkzaamheden naar de omwonenden en minimaliseren van concentratie boven één en dezelfde zone

10. Steeds respect te tonen voor de piloot aan boord die door prestatieredenen wenst gebruik te maken van een andere baan dan degene die hem werd toegewezen door de luchtverkeersleiding

Aldus gegeven in Brussel op 31 augustus 2020, meent het College van Luchtvaartombudsmannen daarom te hebben gehandeld en gereageerd op zijn wettelijke missies met dit gemotiveerd advies dat hem van alle verantwoordelijkheid ontslaat.

Door het College van Luchtvaartombudsmannen, ondergetekende:

Philippe TOUWAIDE

Licentiaat in Luchtvaartrecht

Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Luchtvaartombudsman van de Federale Regering

Juan TORCK

Adjunct-ombudsman
Gedetacheerd door SKEYES

Alexandre de SPIRLET

Adjunct-ombudsman
Gedetacheerd door SKEYES

Emily DELBAER

Directie Assistente
Gedetacheerd door SKEYES

Mona OUNIS

Directie Assistente
Gedetacheerd door SKEYES

Aurélié DUPONT

Directie Assistente
Gedetacheerd door SKEYES

22. DEVIATIES VAN 8 JULI 2020 TOT 23 AUGUSTUS 2020

Datum	Dag	PRS	Deviatie	Periode	Opmerkingen
		A/D	A/D		
08/07/2020	WOE	25/25R,19	25R/25R,19	0000-0600	Ten gevolge van de COVID-19 en de genomen operationele restricties is baan 25L/07R gesloten tussen 18/03/2020 07u00 en 8/07/2020 15u30.
		25/25R	25R/25R	0600-1230	Ten gevolge van de COVID-19 en de genomen operationele restricties is baan 25L/07R gesloten tussen 18/03/2020 07u00 en 8/07/2020 15u30.
			19/19	1230-1400	Ten gevolge van de COVID-19 en de genomen operationele restricties is baan 25L/07R gesloten tussen 18/03/2020 07u00 en 8/07/2020 15u30.
			25R/25R	1400-1530	Ten gevolge van de COVID-19 en de genomen operationele restricties is baan 25L/07R gesloten tussen 18/03/2020 07u00 en 8/07/2020 15u30.
			25L/25R	1530-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R,19	25L/25R	2300-0000	Vervolg.
09/07/2020	DON	25/25R,19	25L/25R	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	25L/25R	0600-0730	Vervolg.
			25L/25R	1521-2300	Vervolg.
		25/25R,19	25L/25R	2300-0000	Vervolg.
10/07/2020	VRJ	25/25R,19	25L/25R	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	25L/25R	0600-0730	Vervolg.
			25L/25R	1528-2300	Vervolg.
		25R/25R	25L/25R	2300-0000	Vervolg.
11/07/2020	ZAT	25R/25R	25L/25R	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	25L/25R	0600-0653	Vervolg.
			25L/25R	1530-1600	Vervolg.
		25/25R,19	25L/25R	1600-2300	Vervolg.
12/07/2020	ZON	25/25R,19	25L/25R	0600-0655	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R,19	25/25R	0655-0711	Vervolg.

Evaluatie van de sluiting van banen 25 Right en 25 Left op de Luchthaven Brussel-Nationaal – Ref: 7133-P

67

			01/07R	0922-1600	Meteorologische condities op de luchthaven.
		25/25R	01/07R	1600-2145	Meteorologische condities op de luchthaven.
			25L/25R	2145-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		19,19	25L/25R	2300-0000	Vervolg.
13/07/2020	MAA	19/19	25L/25R	0000-0500	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		19/19	25L/19	0500-0600	Vervolg.
		25/25R	19/19	0600-0951	Vervolg.
		25/25R	01/07R	0951-1314	Wind 040° 4-8 kts toenemend.
		25/25R	01/01	1314-2233	Wind 320° 3 kts rukwind 8 kts.
		25/25R	19/19	2233-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-2400	Vervolg.
14/07/2020	DIN	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-1715	Vervolg.
		25/25R	25L/25L	1715-1733	Wind draait snel van circa 250° naar 350°. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	01/01	1733-2300	Wind uit noordwesten. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	01/01	2300-2400	Wind 310° 2 kts max 3 kts, op hoogte wind 340° 11 kts.
15/07/2020	WOE	25/19,25R	01/01	0000-0600	Wind 310° 3 kts max 5 kts.
		25/25R	01/01	0600-0815	Vervolg.
		25/25R	01/07R	0815-1404	Wind 030° 4 kts rukwind 6 kts en zie nota (*).
		25/25R	19/19	1404-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-2400	Vervolg.
16/07/2020	DON	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een

					belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-1241	Vervolg.
		25/25R	25L/25L	1241-1517	Aan de grond wind tussen 280°-320°.
		25/25R	01/01	1517-2150	Wind 340° 4 kts max 7 kts variabel tussen 300° en 360°.
		25/25R	19/19	2150-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-2400	Vervolg.
17/07/2020	VRIJ	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-2300	Vervolg.
		25R/25R	19/19	2300-2400	Vervolg.
18/07/2020	ZAT	25R/25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-1600	Vervolg.
		25/19,25R	19/19	1600-1846	Vervolg.
		25/19,25R	25L/25L	1846-2007	Wind 310° 4 kts rukwind 10 kts.
		25/19,25R	01/01	2007-2215	Wind 350° 4 kts rukwind 6 kts.
		25/19,25R	19/19	2215-2300	Zie Notam A2135/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
19/07/2020	ZON	25/19,25R	19/19	0600-1600	Zie Notam A2135/20 en Notam A2204/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	1600-1632	Vervolg.
		25/19,25R	01/01	1632-2300	Wind 300° 7 kts rukwind 12 kts en vooruitzicht op 330° 7 kts rukwind 12 kts.
		19/19	01/01	2300-2400	Vervolg.
20/07/2020	MAA	19/19	01/01	0000-0600	Meteorologische condities op de luchthaven.
		25/25R	01/01	0600-2300	Zie NOTAM A2135/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	01/01	2300-000	Wind 340° 6 kts rukwind 8 kts.
21/07/2020	DIN	25/19,25R	01/01	0000-0350	Meteorologische condities op de luchthaven.
			01/01	0350-0600	Wind op hoogte; op 1000 voet 355° 17 kts.
		25/25R	01/01	0600-0749	Wind op hoogte; op 3000 voet 015° 18 kts en op 1000 voet 360° 16 kts.

			19/19	0749-0846	Zie NOTAM A2204/20 en A2135/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			01/01	0846-0918	Zie NOTAM A2204/20 en A2135/20 en wind aan de grond. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			01/07R	0918-1134	Zie NOTAM A2204/20 en A2135/20 en wind. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			01/01	1134-2300	Vooruitzicht op 340° max 16 kts.
		25/19,25R	01/01	2300-0000	Wind 330° 5-11 kts. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
22/07/2020	WOE	25/19,25R	01/01	0000-0122	Wind 350° 3-8 kts. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			19/19	0122-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-0806	Vervolg.
			01/07R	0806-2300	Wind 020° 3 kts max 5 kts, variabel tussen 340° en 050°.
		25/19,25R	01/07R	2300-0000	Wind 350° 3 kts rukwind 5 kts, om 21u09 wind op hoogte met op 1000 voet 360° 12 kts.
23/07/2020	DON	25/19,25R	01/07R	0000-0010	Vervolg.
			19/19	0010-0600	Zie NOTAM A2135/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-2300	Zie NOTAM A2135/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een

					belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
24/07/2020	VRIJ	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-1542	Vervolg.
			25L/19	1542-1848	Zie NOTAM A2135/20; wind 300° 9 kts rukwind 14 kts. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			19/19	1848-2300	Zie Notam A2135/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25R/25R	19/19	2300-0000	Zie Notam A2135/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
25/07/2020	ZAT	25R/25R	19/19	0000-0600	Vervolg.
		25/25R	19/19	0600-1600	Zie Notam A2135/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	1600-2300	Vervolg.
26/07/2020	ZON	25/19,25R	19/19	0600-1600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	1600-1740	Vervolg.
			25L/19	1740-1924	De maximale rugwindcomponent op baan 19 was gedurende een zekere tijd 4,9 kts.
			19/19	1924-2300	Wind keert terug naar een wind op kop configuratie voor baan 19 met 235°-265° 18 kts.
27/07/2020	MAA	25/25R	19/19	0600-2300	Zie NOTAM A2256/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Vervolg.
28/07/2020	DIN	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-0926	Vervolg.

			25L/25L	0926-2149	Wind variabel tussen 160°-260° met rukwinden tot 20-21 kts.
			25L/19	2149-2245	Wind 310° 4 kts max 8 kts variabel tussen 280°-330°.
			19/19	2245-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Vervolg.
29/07/2020	WOE	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-1707	Zie NOTAM A2256/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			01/01	1707-2206	Wind 300° 6-12 kts voorzien te draaien naar 350°-020° 5-8 kts.
			19/19	2206-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-2328	Vervolg.
			01/01	2328-0000	Wind 050° 3 kts max 5 kts; 15 kts rugwind op 500 voet.
30/07/2020	DON	25/19,25R	01/01	0000-0145	15 kts rugwind gerapporteerd bij landing; wind op hoogte; op 500-1000 voet 020° 10 kts, op 1000-1500 voet 010° 9 kts, op 1500-2000 voet 020° 7 kts.
			19/19	0145-0600	Wind 130° 4 kts.
		25/25R	19/19	0600-1632	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			01/07R	1632-2240	Wind draait naar het noordoosten; vooruitzicht op 060° max 11 kts.
			19/19	2240-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Vervolg.
31/07/2020	VRIJ	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-2300	Vervolg.
		25R/25R	19/19	2300-0000	Vervolg.
01/08/2020	ZAT	25R/25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een

Evaluatie van de sluiting van banen 25 Right en 25 Left op de Luchthaven Brussel-Nationaal – Ref: 7133-P

72

					belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-0838	Vervolg.
			25L/19	0838-1215	Aan de grond wind 280° 7 kts rukwind 11 kts.
			19/19	1215-1326	Zie NOTAM A2256/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			25L/19	1326-1600	Aan de grond wind 320° 5 kts rukwind 8 kts.
		25/19,25R	01/01	1600-2251	Zie NOTAM A2256/20, wind 310° max 15 kts. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			25L/25L	2251-2300	Zie NOTAM A2256/20 en A2285/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
02/08/2020	ZON	25/19,25R	19/19	0600-1123	Zie NOTAM A2256/20 en A2285/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			25L/19	1123-1317	Wind 310° 5 kts rukwind 10 kts.
			01/01	1317-1426	Aan de grond wind 340° 6 kts rukwind 10 kts.
			01/01	1426-1600	Wind 340° 8 kts rukwind 13 kts.
		25/25R	01/01	1600-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		19/19	01/01	2300-2305	Meteorologische condities op de luchthaven.
03/08/2020	MAA	25/25R	19/19	0600-1444	Zie NOTAM A2256/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			25L/19	1444-1501	Meteorologische condities op de luchthaven.
			25L/25L	1501-1508	Meteorologische condities op de luchthaven.
			01/01	1508-2300	Meteorologische condities op de luchthaven.
		25/19,25R	01/01	2300-0000	Wind 350° 3-11 kts en zie nota (*).
04/08/2020	DIN	25/19,25R	01/01	0000-0030	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.

			19/19	0030-0600	Vervolg.
		25/25R	19/19	0600-0911	Vervolg.
			01/01	0911-1415	Zie NOTAM A2256/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			25L/19	1415-1846	Zie NOTAM A2331/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			19/19	1846-2300	Zie NOTAM A2331/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Zie NOTAM A2256/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
05/08/2020	WOE	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-2300	Vervolg.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Vervolg.
06/08/2020	DON	25/19,25R	19/19	0000-0600	Zie NOTAM A2369/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-2300	Zie NOTAM A2369/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Zie NOTAM A2369/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
07/08/2020	VRJ	25/19,25R	19/19	0000-0600	Zie NOTAM A2369/20 en A2356/20, baanwissel wegens verandering windwaarden aan de grond op de luchthaven. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.

		25/25R	19/19	0600-1416	Vervolg.
			01/07R	1416-2055	Zie NOTAM A2256/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			19/19	2055-2300	Meteorologische condities op de luchthaven.
		25R/25R	19/19	2300-0000	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
08/08/2020	ZAT	25R/25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-1129	Vervolg.
			01/07R	1129-1600	Wind 070° 6 kts rukwind 9 kts en vooruitzicht dat wind draait naar 030° 5 kts rukwind 10 kts.
		25/19,25R	01/07R	1600-2300	Wind 010° 6 kts rukwind 10 kts variabel tussen 330° en 060°.
		25L/25L	01/07R	2300-0000	Wind 050° 2-9 kts; op hoogte van 1000 voet wind 050° 24 kts.
09/08/2020	ZON	25/19,25R	19/19	0600-0803	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			01/07R	0803-1115	Wind 070° 3 kts rukwind 6 kt toenemend tot 070° 5 kts rukwind 12 kts.
			07R/07R	1115-1424	Onweders ten zuiden van het vliegveld die langzaam richting zuidoosten evolueren, wisselende windrichting, wind 160° 5 kts rukwind 9 kt, op hoogte 110° 9 kts, soms 'upwind' (wind uit andere richting dan deze die momenteel blaast) op baan 19 door het onweder, vooruitzicht aan de grond op 060° 5 kts rukwind 12 kts.
			01/07R	1424-1600	Meteorologische condities op de luchthaven.
		25/25R	01/07R	1600-2155	Meteorologische condities op de luchthaven.
			19/19	2155-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
10/08/2020	MAA	25/25R	19/19	0600-1225	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			01/07R	1225-1954	NOTAM A2386/20 en A2356/20, baanwissel wegens verandering meteorologische condities (wind aan de grond) op de luchthaven. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus

Evaluatie van de sluiting van banen 25 Right en 25 Left op de Luchthaven Brussel-Nationaal – Ref: 7133-P

75

					2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			25L/19	1954-2300	Wind 030° 5 kts rukwind 7 kts. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	25L/19	2300-0000	Onbeschikbaar baan of taxiway.
11/08/2020	DIN	25/19,25R	25L/19	0000-0002	Onbeschikbaar baan of taxiway.
			19/19	0002-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-1252	Vervolg.
			01/01	1252-2043	NOTAM A2398/20 en A2356/20, baanwissel wegens verandering meteorologische condities (wind aan de grond) op de luchthaven. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			07R/07R	2043-2236	Onweders, wind 130° 8 kts rukwind 20 kts en wind op hoogte uit oostelijke richting.
			01/07R	2236-2300	NOTAM A2398/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	01/07R	2300-0000	Vervolg.
12/08/2020	WOE	25/19,25R	01/07R	0000-0045	NOTAM A2398/20. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			19/19	0045-0600	Vervolg.
		25/25R	19/19	0600-1728	Vervolg.
			01/07R	1728-2009	Aan de grond wind 010° 7-9 kts, baan 19 buiten limieten voor landingen.
			19/19	2009-2300	Wind uit zuidoostelijke sector.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
13/08/2020	DON	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-1621	Vervolg.
			25L/25L	1621-1725	Onweerswolken ten zuiden van de luchthaven. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus

Evaluatie van de sluiting van banen 25 Right en 25 Left op de Luchthaven Brussel-Nationaal – Ref: 7133-P

76

					2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			19/19	1725-1921	Onbeschikbaar baan of taxiway.
			01/01	1921-2021	Wind 030° 4 kts rukwind 7 kts.
			25L/25L	2021-2140	Wind 290° 6 kts rukwind 12 kts.
			19/19	2140-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Vervolg.
14/08/2020	VRIJ	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.g.
		25/25R	19/19	0600-1757	Vervolg.
			25L/25L	1757-2300	Wind 290° 7 kts rukwind 12 kts.
		25R/25R	25L/25L	2300-2312	Onbeschikbaar baan of taxiway.
			19/19	2312-0000	Vooruitzicht op variabele en kalme wind tijdens de nacht.
15/08/2020	ZAT	25R/25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-1512	Vervolg.
			01/07R	1512-1600	Wind 050° 7 kts max 10 kts; overschrijding rugwindlimieten voor landingen en opstijgingen baan 19; vooruitzicht op wind uit noordoostelijke richting tot 8-10 kts in de namiddag.
		25/19,25R	01/07R	1600-2300	Vooruitzicht wind 030°-060° 3-8 kts.
16/08/2020	ZON	25/19,25R	25L/19	0600-0637	Kans op toepassing van procedure verminderde zichtbaarheid. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			25L/-	0637-0801	Toepassing procedure van verminderde zichtbaarheid.
			19/19	0801-0825	Renovatie baan 25R.
			25L/19	0825-0857	Zichtbaarheid 800 meter en geen significante wolken.
			19/19	0857-0959	Onbeschikbaar baan of taxiway. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			25L/25L	0959-1023	Onvoorziene onbeschikbaarheid uitrusting luchthaven of verkeersleiding. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een

					belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			19/19	1023-1600	Onbeschikbaar baan of taxiway. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	1600-2300	Onbeschikbaar baan of taxiway. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
17/08/2020	MAA	25/25R	19/19	0600-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Vervolg.
18/08/2020	DIN	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-1717	Vervolg.
			25L/19	1717-2112	Wind 290° 7 kts max 11 kts; wind variabel tussen 260°-320° en vooruitzicht dat wind naar het noordwesten draait.
			19/19	2112-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Vervolg.
19/08/2020	WOE	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-2259	Vervolg.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Vervolg.
20/08/2020	DON	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-2021	Vervolg.
			07R/07R	2021-2111	ILS baan 19 onbeschikbaar, om 18u27 variabele wind 4 kts.
			19/19	2111-2300	Wind 200° 3 kts rukwind 7 kts.
		25/19,25R	19/19	2300-0000	Vervolg.
21/08/2020	VRIJ	25/19,25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-1330	Vervolg.

			25L/25L	1330-1639	Calibratie PAPI (glijpadindicator ILS) van baan 19. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			19/19	1639-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25R/25R	19/19	2300-0000	Vervolg.
22/08/2020	ZAT	25R/25R	19/19	0000-0600	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/25R	19/19	0600-1313	Vervolg.
			25L/25L	1313-1510	Speciale activiteiten.
			19/19	1510-1553	Calibratie PAPI (glijpadindicator ILS) van baan 07L.
			25L/25L	1553-1600	Calibratie PAPI (glijpadindicator ILS) van baan 25R. Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
		25/19,25R	25L/25L	1600-1624	Speciale activiteiten.
			19/19	1624-1847	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
			25L/19	1847-2025	Wind 260° 18 kts rukwind 25 kts.
			19/19	2025-2300	Van 8 juli 2020 tot 23 augustus 2020 vinden zowel overdag als tijdens de nacht grote onderhoudswerken plaats op EBBR met een belangrijke impact op de grond- en vliegoperaties op de luchthaven.
23/08/2020	ZON	25/19,25R	25/19,25R	0600-1600	TERUG NAAR HET PRS; de werkzaamheden op baan 25R zijn voorbij.



DIRECTIE EN ONTWERP

Philippe Touwaide

-

REALISATIE EN LAY-OUT

Aurélie Dupont

Emily Delbaer

Mona Ounis

Ozzy productions

-

FOTO'S

Philippe Touwaide

Joy Salander

Comm & Komm

Ozzy Productions

Studios ATO

-

INZAMELING GEGEVENS

Philippe Touwaide

Juan Torck (statistieken)

-

VERTALING

Aurélie Dupont

Emily Delbaer

Mona Ounis

Juan Torck (herlezing)

-

BRON GEGEVENS

Airportmediation Brussels Airport
Terminal Company (BATC) skeyes Brussels
International Airport Company (BIAC)
Ministerie van Communicatie Regie der
Luchtwegen FOD Mobiliteit en Vervoer
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



 airportmediation.be  +32 2 206 28 21
 info@airportmediation.be

Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Koninklijk Besluit van 15 maart 2002

Site van skeyes - Lokaal S.1.3.08

Tervuursesteenweg 303 B - 1820 Steenokkerzeel