

## **TIENPUNTENPLAN**

**Een betere spreiding op de grond en in de lucht, volledig conform de afspraken van het regeerakkoord. Hiervoor zijn volgende technische verduidelijkingen van de bestaande procedures voldoende.**

### **1. Baangebruik**

Gelijke windnormen voor alle banen, zodat elke overvlogene gelijk behandeld wordt op gebied van geluidsproductie en veiligheid als gevolg van vliegen met rugwind. Beste voor de bevolking is 0 kts rugwind, 15 kts zijwind voor alle banen omwille van maximale veiligheid en minimale geluidsproductie.  
Alternatief: 5 kts rugwind, 15 kts zijwind voor alle banen.

### **2. Compensaties**

Enkel de zones waarvoor berekend is dat ze meer dan 16,67% op jaarbasis krijgen, moeten gecompenseerd worden.  
Als een dergelijke zone overvlogen wordt wanneer dit niet gepland was volgens het schema van het spreidingsplan, dan wordt dit gecompenseerd door in een periode met gelijke wegingsfactor niet over die zone te vliegen wanneer er volgens het schema van het spreidingsplan wel zou moeten gevlogen worden.

### **3. Landingen**

Geen afwijkingen (shortcuts) op de landingsprocedures meer toestaan. Het afwijken van de landingsprocedures betekent een zwaardere belasting voor de gebieden die op die manier bijkomend overvlogen worden.  
Invoeren van noise abatement procedures voor de landingen (continuous descent approach, zie bijlagen).

### **4. Routes vertrekkende vanaf 25R naar het noorden (baken Nicky)**

Om er voor te zorgen dat de vertrekken naar het noorden voldoende gescheiden zijn van de vertrekken naar het noordwesten en westen, volgende verduidelijkingen voor de NIK routes:

Voor de nachtroute: van zodra het vliegtuig op 700 voet hoogte is afdraaien naar rechts (schrappen van de formulering dat pas vanaf 3DME van BUB mag naar rechts gedraaid worden).

Voor de dagroute: van zodra het vliegtuig op 700 voet hoogte is afdraaien naar rechts (schrappen van de formulering dat tot 1700 voet onder radiaal 282 gebleven moet worden) en Track 360° (magnetisch) volgen.

Maintain flight level 60 (om conflicten met naderende vliegtuigen te vermijden).

Routebeschrijving: At 700 ft QNH RT on TR 360. LT to intercept R-142 NIK INBD to NIK.  
Maintain flight level 60.

### **5. Routes vertrekkende vanaf 25R naar het noordwesten (Helen)**

Recht door opstijgen en naar rechts afdraaien op 1200 voet, Track 305° (magnetisch) volgen om radiaal 317 HUL (magnetisch) te intercepteren om deze route voldoende te scheiden van de andere routes.

Routebeschrijving: At 1200 ft QNH RT on TR 305 to intercept R-317 HUL to HELEN.

### **6. Routes vertrekkende vanaf 25R naar het westen (Denut)**

Recht door opstijgen en naar rechts afdraaien op 1700 voet om een gelijke mate van veiligheid te garanderen als voor de vertrekken van 25R die de bocht naar links nemen op 1700 voet.

Track 270° (magnetisch) volgen om radiaal 310 HUL (magnetisch) te intercepteren zodat deze vertrekken voldoende gescheiden blijven van de vluchten naar Helen.  
Routebeschrijving: At 1700 ft QNH RT on TR 270 to intercept R-310 HUL to DENUT.

#### **7. Routes vertrekkende vanaf 25R naar het zuidwesten en zuiden (baken Chièvres)**

De regel is dat gedurende wekdagen de route CIV8C gebruikt wordt. Om deze vluchten voldoende gescheiden te houden van de routes naar andere bestemmingen en overbelasting van de reeds door de route naar Denut overvlogen zone te vermijden, zal indien gedurende dezelfde dag/nacht de route naar Denut in gebruik is, overgeschakeld worden naar de alternatieve route CIV6D met heading 254°. Uitzonderlijk, indien de route CIV6D gedurende de laatste 24 uur meer gewogen vluchten heeft gehad dan de route CIV1E, zal de route CIV1E gebruikt worden.

Op termijn kan daarenboven een nieuwe route ontworpen worden, die toelaat een betere spreiding te realiseren door over het rangeerstation en het koninklijk park te vliegen.

#### **8. Routes met zuidoostelijke en oostelijke bestemming (bakens en waypoints Huldenberg, Olno, Sprimont, Rousy, Pites, Ritax, Sopok, Bulux)**

Tenzij volgens het schema van het preferentiëel baangebruik of omwille van weersomstandigheden de banen 20, 02, 07R, 07L gebruikt moeten worden, stijgen alle vliegtuigen met zuidoostelijke en oostelijke bestemming die het technisch aankunnen op vanaf baan 25L volgens de bestaande routes voor deze baan.

Wanneer baan 25L en baan 25R gelijktijdig in gebruik zijn voor vertrekken, draaien vertrekkende vliegtuigen vanaf 25R met zuidoostelijke en oostelijke bestemming af op 4000 voet naar links, om een voldoende verticale separatie met de vertrekken vanaf 25L te garanderen.

Als nachtelijke uitzonderingsroutes, wanneer gestart wordt vanaf baan 25R richting zuidoosten en oosten worden voor 50% van deze vertrekken enkel nog de routes gebruikt die best geschikt zijn op gebied van de geluidsproductie, dit zijn de routes met bocht naar links op 4000 voet (LNO1D, SPI1D, SOPOK2D, PITES1D, ROUSY1D). De resterende 50% van de vertrekken vanaf 25R richting zuidoosten en oosten gebruikt de routes met bocht naar links op 1700 voet (SOPOK 2C, PITES1C, ROUSY1C, SPI1C).

Voor de dagvertrekken vanaf 25R richting SOPOK wordt afgedraaid op 2500 voet, teneinde een betere spreiding in de Oostrand te bekomen.

#### **9. Routes vertrekkende vanaf 07R/07L richting zuidwesten en zuiden (baken Chièvres)**

Deze nemen de kortste weg naar het zuiden en zuidwesten door naar rechts af te draaien.

#### **10. Programmatie van de routes in de boordcomputers**

De instructies in de boordcomputers met betrekking tot de aanvang van het afdraaimanoeuvre moeten volledig en uitsluitend op hoogte geprogrammeerd worden.