

Jaarverslag 2018



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

Aan Nathalie Ansiau (1968 - † 2018)

Het Jaarverslag is speciaal opgedragen aan Nathalie ANSIAU, persoonlijk assistente van de Luchtvaart Ombudsman van de Regering en Directeur van de Ombudsdienst.

Nathalie ANSIAU, leerkracht van opleiding, zette haar eerste stappen bij de Regie der Luchtweegen op 3 september 1990, werd vervolgens statutair benoemd op 28 november 1991, opgenomen in het kaderpersoneel van BELGOCONTROL op 2 oktober 1998 en tewerkgesteld bij het departement Human Ressources.

Vanaf 21 oktober trad Nathalie ANSIAU in dienst bij de Ombudsdienst van de Federale Regering in het kader van detachering ter uitvoering van de Conventie op basis van een dienstenovereenkomst afgesloten tussen BELGOCONTROL en de Minister van Mobiliteit.

Afwezig sinds 18 november 2015, zal zij met moed en onbaatzuchtigheid gestreden hebben tegen de ziekte, met de permanente hoop om haar werk te hervatten bij de Ombudsdienst. Ik heb persoonlijk alles gedaan om haar bij te staan en haar aan te moedigen, door haar mentaal te steunen, haar regelmatig te bezoeken, nieuws te vernemen en haar met heel mijn hart te helpen met steun en lieve woorden met de hoop haar eveneens weer onder ons te hebben.

Nathalie ANSIAU was een fantastische zonnestraal voor het hele team: goedlachs, positief, gemotiveerd, georganiseerd, aanwezig, aandachtig, bezorgd om het behalen van de vastgelegde doelstellingen.

Wij zullen haar nooit vergeten want Nathalie zal voor altijd een plek hebben in ons hart.

Philippe TOUWAI DE

Luchtvaart Ombudsman van de Federale Regering



Inhoudstafel van het jaarverslag 2018

Wettelijke basis jaarverslag 2018.....	1
1. De Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal.....	2
1.1 Waarschuwing	3
1.2 Voorwoord van Philippe TOUWAIDE, Directeur van de Ombudsdienst en Luchtvaart Ombudsman	5
1.3 De Federale Ombudsdienst	6
1.3.1 Historiek	6
1.3.2 Wijzigingsclausule aan de Conventie van 2002, kosteloosheid van het gedetacheerd personeel	7
1.3.3 Lokalisatie van de Ombudsdienst	8
1.3.4 Forumoverleg voor de Luchthaven Brussel-National	9
1.3.5 Structuur van de Ombudsdienst in 2018	10
1.3.6 Agenda en vergaderingen in 2018.....	12
1.3.7 Evaluatievergadering van het personeel.....	13
1.3.8 Geboekte vooruitgang door de Ombudsmannen	14
1.3.9 Verhouding met de luchtvaartactoren.....	15
1.3.10 Informatiebronnen.....	18
1.3.11 Communicatie en informatie aan het publiek.....	18
1.3.12 Informatie onder de institutionele actoren	19
2. Analyse en klachtenbehandeling.....	21
2.1 Ontvangen meldingen in 2018: 94.374.....	22
2.2 Daling van het aantal klachten in 2018.....	22
2.3 Garanderen van bemiddeling voor klachten die niet voor ons bestemd zijn.....	24
2.4 Transparantie van informatie.....	25
2.5 Voornaamste zones van de klachten	25
2.6 Voornaamste betwiste luchtvaartprocedures.....	26
2.7 Bedenkingen over het gebruik van de luchthaven	27
2.7.1 Media-aandacht van het dossier sinds 2014	27
2.7.2 Belang van veiligheid en meteorologische factor.....	28
2.7.3 Het verschil tussen RNAV-procedures en conventionele procedures.....	28
2.7.4 Gemakkelijkheid van de communicatiemiddelen	28
2.7.5 De mirakeloplossing.....	29

2.7.6	Vermeende « rechtsonzekerheid » of de tegenstrijdigheid van de arresten ..	29
2.7.7	Verwarring tussen concentratie, spreiding en verdeling van overvluchten	30
2.7.8	Ontkenning van de geboekte vooruitgang.....	30
2.8	Streven naar duurzame en leefbare oplossingen	32
2.9	Analyse van de structurele voorstellen	33
2.9.1	Volledige sluiting van de site van Brussel-Nationaal en verhuizing van het verkeer naar een andere luchthaven.....	34
2.9.2	Totale sluiting van de site Brussel-Nationaal tijdens de nacht	34
2.9.3	Omschrijving van een Plan van Billijke verdeling van de hinder vanaf de twee preferentiële banen 25R en 25L	35
2.9.4	Omschrijving van een Spreidingsplan* door gebruik te maken van al de banen *(Principe veroordeeld door het Brussels Hof van Beroep in 2005 en 2017)	36
2.9.5	Een Concentratieplan onder enige geïsoleerde en onteigende corridor.....	36
2.9.6	Omschrijving van een Uitrustingsplan voor alle banen «into the wind»	37
2.9.7	Respectvolle communicatie van de privé ondernemer van de Luchthaven	37
2.10	Analyse van de operationele voorstellen.....	38
3.	Luchvaartprocedures Luchthaven Brussel-Nationaal	43
3.1	Het banenstelsel	44
3.2	De landingsprocedures	45
3.2.1	Landingshulpmiddelen.....	45
3.3	Waarde van de inhoud van de informatie opgenomen in de A.I.P.	50
3.4	Aanpassing van de procedures naar aanleiding van magnetische afwijkingen	51
3.5	Recentste beslissingen genomen door de Regering	51
3.5.1	Reeds uitgevoerde punten van de overeenkomst.....	52
3.5.2	Aanpassing van de luchtvaartprocedures en datum van tenuitvoerlegging ...	53
3.6	De ministeriële instructies	56
3.7	Opeenvolging van Ministers belast met het Luchthavendossier	57
3.8	Opeenvolging van politieke beslissingen	58
3.9	Belangrijkste aanpassingen van de Vluchtprocedures	60
3.10	Wet op de uitwerking van luchtvaartprocedures.....	65
3.11	Wet over de Overheidscontroleorgaan.....	66
3.12	Jurisprudentie	67
3.13	Organisatie van de nachtvluchten sinds 1988.....	70
3.14	ICAO en definitie van de windnormen	74
3.15	Evolutie van de waarden van de windcomponenten.....	77
3.16	Juridisch kader van bepalingen inzake windnormen en baanselectie in België	81
3.17	Het quota count systeem tijdens de nacht op de luchthaven Brussel-Nationaal ...	83

3.17.1	Vliegtuigen verboden tijdens de nacht op de luchthaven Brussel-Nationaal ..	85
3.17.2	Vliegtuigen 's morgens (van 06u tot 07u) verboden op Brussel-Nationaal	85
3.17.3	Vliegtuigen overdag (van 07u tot 21u) verboden op Brussel-Nationaal	85
3.17.4	Vliegtuigen s 'avonds (van 21u tot 23u) verboden op Brussel-Nationaal.....	85
3.18	Vliegtuigtypes	88
3.19	Cartografie of kadaster van het geluid.....	90
3.20	Veiligheidsstudie	92
3.21	Condenssporen of Contrails.....	92
3.22	Fonds voor de beperking van de milieuoverlast in de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal-FBMOL.....	93
4.	Kaarten en schema's van de overvlogen gemeenten	96
4.1	Kaarten preferentieel baangebruik	97
4.2	Kaarten alternatief niet preferentieel baangebruik	105
4.3	Vliegverkeer : onze voornaamste observatieposten	114
4.4	PRS - Preferential Runway System	115
4.5	Vliegverkeer : enkele statistische gegevens	116
4.5.1	Evolutie jaarlijks aantal bewegingen	121
4.5.2	Evolutie jaarlijks aantal passagiers	122
4.5.3	Evolutie jaarlijkse tonnage vrachtvervoer	123
4.5.4	Jaarlijks globaal baangebruik van 1996 tot 2018.....	124
4.5.5	Jaarlijks baangebruik van 1995 tot 2018.....	132
4.5.6	Maandelijkse verdeling van het baangebruik in 2018.....	138
4.5.7	Maandelijkse windrozen in 2018.....	144
4.5.8	Verdeling van SID opstijgprocedures vanaf banen 25R/L 2016-2018	145
4.6	De klachten	146
4.6.1	Aantal inwoners en bevolkingsdichtheid.....	146
4.6.2	Evolutie van het aantal klachten (2002 - 2018)	150
4.6.3	Verdeling per Gewest van de meldingen en de melders.....	151

Wettelijke basis jaarverslag 2018

Dit Jaarverslag vind haar oorsprong in het Koninklijk besluit van 15 maart 2002¹ houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal :

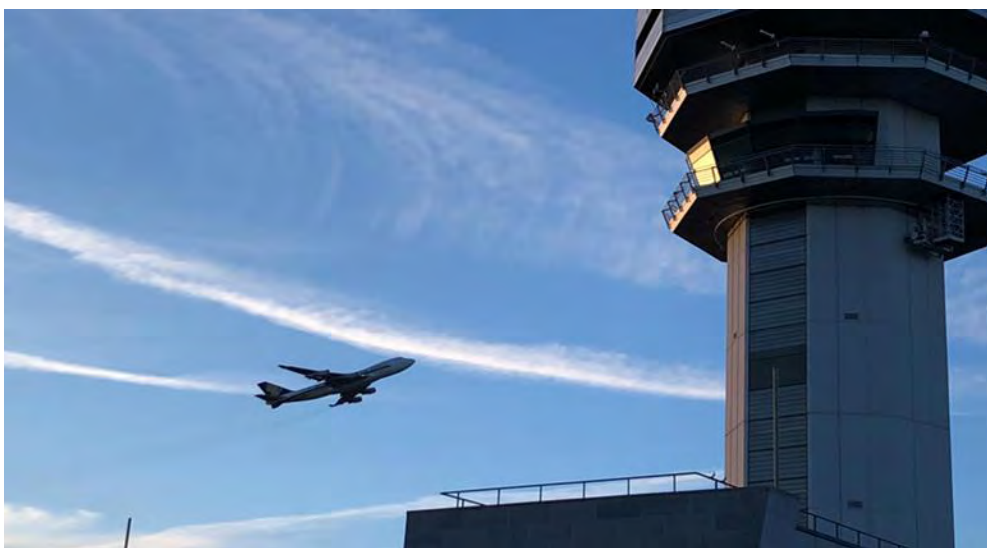
- Artikel 1 : de opdrachten van de Ombudsdienst zijn, in functie van de ontvangen klachten, het verzamelen en verspreiden van informatie betreffende de banen en de veroorzaakte hinder door de vliegtuigen die op de luchthaven van Brussel-Nationaal opereren en het behandelen van de klachten en suggesties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

- Artikel 2 : de Ombudsdienst functioneert onafhankelijk

- Artikel 3 : de Ombudsdienst voert haar opdrachten in alle onafhankelijkheid uit

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

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





1. De Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal



1.1 Waarschuwing

De doelstellingen van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal worden zeer uitdrukkelijk in het Koninklijk besluit van 15 maart 2002 aangegeven. Dit koninklijk besluit is niet onderworpen geweest aan wijzigingen en is als het ware het werkingshandvest van de Ombudsdienst.

De taak die door de Federale Staat in alle onafhankelijkheid werd toevertrouwd aan de Ombudsdienst is uitdrukkelijk het verzamelen en verspreiden van informatie over de banen die door de vliegtuigen worden gevolgd, en het verzamelen en behandelen van klachten en suggesties van de omwonenden wat het gebruik van de Luchthaven Brussel-Nationaal betreft.

Onze Ombudsdienst is niet bevoegd voor het behandelen van vragen over vluchtvertragingen, bagageverlies, de toegang tot de infrastructuur van de luchthaven of andere interne vragen die betrekking hebben op de commerciële werking van de Luchthaven ; Onze dienst is ook geen regelinstantie van geschillen tussen reizigers en luchtvaartmaatschappijen of reisagentschappen.

De Ombudsdienst is niet bevoegd om klachten te behandelen die betrekking hebben op overvluchten van de Brusselse Regio door vliegtuigen die noch als afkomst noch als bestemming de luchthaven van Brussel-Nationaal hebben ; vliegtuigen op grote hoogte die het Belgische luchtruim kruisen of vluchten met bestemming van andere Belgische luchthavens.

Ook al wordt de bemiddeling gedefinieerd als "*regelingsprocedure die erin bestaat dat een derde persoon (de ombudsman) tussenkomt met als taak een bemiddelde oplossing voor te stellen in het geschil tussen de partijen*", waarbij de ombudsman, "*de persoon is die tussenkomt als tussenpersoon, scheidsrechter, bemiddelaar die gelast is het conflict met de overheid te doen bedaren*", **toch moet men de rechtstreekse interventiekracht van de Ombudsman relativeren.**

Inderdaad, terwijl de andere federale ombudsmannen (pensioenen, financiën, telecommunicatie) administratieve zaken beheren en een onmiddellijke administratieve oplossing kunnen brengen in het administratieve conflict, de problematiek van de geluidshinder veroorzaakt door het vliegverkeer rond de luchthaven van Brussel-Nationaal is geen administratieve kwestie maar een politieke beleidsbeslissing.

We zijn derhalve de ENIGE Federale Ombudsdienst die politieke beslissingen moet beheren die voortvloeien uit compromissen of akkoorden, en onze suggesties ter verbetering die jaarlijks voorgesteld worden aan de bevoegde Minister kunnen hem niet worden tegengeworpen, integendeel.

Onze bemiddelingsrol is dus in hoofdzaak een rol van informatie en van analyse en het beantwoorden van de klachten. Niettemin, dankzij haar al meer dan 15 jaar durende frontliniepositie in het beleid van deze problematiek, is de Ombudsdienst zich meer dan welke andere actor bewust van de situatie en heeft ze voorstellen tot verbetering kunnen bepalen die werden gevolgd door aanpassingen van de luchtvaartprocedures.



Dit doet in geen enkel geval afbreuk aan de veerkracht noch aan de intrinsieke wil van de Ombudsdienst om een duurzame verbetering voor de omwonenden van de Luchthaven te verwezenlijken, te midden van het moeilijk te bereiken *evenwicht tussen economie en milieu*.

In alle objectiviteit moeten we echter toegeven dat de autonomie en de functionele onafhankelijkheid van de Ombudsdienst – vaak – ondermijnd werd en dat talrijke pogingen om de goede werking van onze dienst te belemmeren nog werden ondernomen in 2016 (eenzijdig intrekken van de badges door Brussels Airport).

De Ombudsdienst is geen dienst van statistieken noch een documentatiedienst over de gevolgde banen voor de besluitvormingsactoren. Als wij de laatste tijd hebben ingestemd om al deze statistische gegevens te leveren, en een groot aantal andere informatie, is het onbetwistbaar dat dit aanzienlijke werk ons niet kan toelaten onze prioritaire taak uit het oog te verliezen: de ontvangen klachten beantwoorden en analyseren.

Deze onafhankelijkheid is essentieel en impliceert het verbod van beleid of rechtstreekse tussenkomst in het beleid van onze diensten door Regeringen, de Minister voor Mobiliteit, het Directiecomité van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, het personeel van de Dienst Mobiliteit en Vervoer, en het personeel van het Directoraat Generaal Luchtvaart.

Overeenkomstig het Koninklijk besluit van 15 maart 2002, betreuren we dus verschillende tussenkomst pogingen tot het tussen komen die ongelukkige belemmeringen vormden van onze autonomie en onze functionele onafhankelijkheid vormden ; net als in het beheer van onze dienst, en die als gevolg hadden onze onafhankelijkheid en functionele autonomie te ondermijnen :

- FEIST Arnaud, Directeur van het privébedrijf Brussels Airport, die ons de luchthavenbadges weigert, niet alle nodige informatie verstrekt voor onze missies en waardoor we niet in alle sereniteit kunnen werken
- VAN CRAEYVELT Eugeen en DRUART Quentin, Directeurs van de FOD Mobiliteit en Vervoer, die voortdurend proberen om onze autonomie en ons functionele onafhankelijkheid te verbreken, door ons te willen evalueren, verantwoording af te leggen, onze afspraken en verplaatsingen rechtvaardigen, namen bezorgen van de personen die we ontmoeten door de vertrouwelijkheid van onze onderhouden te schenden, van onze autonomie en functionele onafhankelijkheid. Onafhankelijkheid, een gevreesd adjectief waaraan wij veel belang hechten

De smadelijke en lasterlijke uitspraken, met schending van de privacy, die tegen de Directeur van de Ombudsdienst werden uitgesproken sinds 2014, zijn onaanvaardbaar. Wij hebben geen enkel belangenconflict nog belang in de zaak van de geluidshinder veroorzaakt door het vliegverkeer van de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Elke mail die de elementaire beleefdheidsregels niet eerbiedigt wordt niet behandeld, elke vorm van eerroof zal gerechtelijke stappen met zich meebrengen.

1.2 Voorwoord van Philippe TOUWAIDE, Directeur van de Ombudsdienst en Luchtvaart Ombudsman

Meer dan ooit, heb ik in 2018 mijn teams aangemoedigd om informatie, waarover wij beschikken, met volledige transparantie toe te passen, door deze op voorhand te publiceren in een proactief, coherent voorlichtingsbeleid. Dit beleid anticipeert de feiten en maakt het mogelijk om op voorhand verstoringen aan te kondigen binnen de organisatie van het Luchtverkeer.



Het is nog steeds met hetzelfde enthousiasme dat ik meer dan 15 jaar aan het hoofd sta van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal. We zijn de kleinste Ombudsdienst van het land, wat het aantal medewerkers betreft maar de grootste dienst wat het aantal behandelde klachten betreft.

In het dossier van de overvluchten rond de luchthaven zijn we al meer dan 15 jaar de enige onveranderlijke speler. We beschikken hierdoor over een unieke globale visie op de volledige historiek van het dossier.

We hebben ons aangepast aan de modernste communicatietechnieken om te informeren en om de informatie over het baangebruik en de banen van de vliegtuigen bijna in real-time te verspreiden, en veelvuldig te communiceren. We informeren zonder taboes en in volledige transparantie, we zetten uiteen en nemen de tijd om te luisteren en met iedereen te dialogeren, en bij baangebruik buiten het PRS werken we dag en nacht, ook tijdens het weekend! Het overvliegen van de naburige zones van de luchthaven van Brussel-Nationaal is een ingewikkelde en moeilijke kwestie, maar er bestaat geen mirakeloplossing: het is onmogelijk de aanpalende buurtbewonerszones van de luchthaven niet te overvliegen aangezien de stadsstructuur voortaan de volledige luchthavensite omsingelt en er maar zeer **weinig 'non-aedificandi'**-zones overblijven, enkel de landingszones van de banen 25.

De uitdaging om tot een duurzame oplossing te komen, en waarvoor we sinds 2004 niet ophouden voorstellen te formuleren, bestaat hierin het moeilijke evenwicht tussen milieu en economisch aspect van de werking van de luchthaven te verenigen. De Ombudsdienst analyseert alle voorstellen van de bewoners, de verenigingen van buurtbewoners en de administratie en legt aan de Regering sporen voor een duurzame luchthaven voor.

Philippe TOUWAIDE
Licenciaat in Luchtvaartrecht en Maritiem Recht

1.3 De Federale Ombudsdienst

1.3.1 Historiek

De oprichting van een klachtendatabank wordt voor de eerste keer aangehaald op bladzijde 9 van het eerste akkoord over de problematiek van de luchthaven van Brussel-Nationaal van 11 februari 2000 : *" Er zal bovendien een klachtenbureau worden opgericht naar Nederlands model. De burgers zullen er hun bezwaren kunnen uiten. Enkele personeelsleden van het klachtenbureau kunnen dan een eerste screening uitvoeren op basis van het aantal gelijksoortige en gelijktijdig ingediende klachten, de uren van aankomst of vertrek, de baan, de hoogte en de geluidshinder. Indien er een gegronde reden is om aan te nemen dat een vliegtuig de regels niet heeft geëerbiedigd wordt het bezwaar overgemaakt aan een onafhankelijk controleorgaan dan een grondige instructie start. De burgers worden altijd op de hoogte gehouden van de gevolgen die aan hun bezwaar wordt gegeven.*

De nota aan de Ministerraad van 9 februari 2001 citeert op pagina 3 onder punt 9 betreffende de samenstelling van de Informatie- en Ombudsdienst en het Overlegforum : *" De Ministerraad heeft, binnen de Luchtvaartadministratie, de oprichting van een cel genaamd « Informatie en bemiddelingsdienst » goedgekeurd die belast zal worden met het verzamelen en het behandelen van de klachten en suggesties van de buurtbewoners over lawaai door het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal en informatie te verzamelen en te verspreiden over de gevolgde banen en de veroorzaakte hinder door de vliegtuigen die op Brussel-Nationaal vliegen."*

De oprichting van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal werd beslist in de Ministerraad van 1 juni 2001 op basis van de aanwerving van een onafhankelijke expert die de Directie zou uitoefenen van dit team dat zou worden vervolledigd door een dienstencontract met Belgocontrol voor het ter beschikking stellen van personeelsleden. De **Ministerraad heeft het woord "informatie" doen schrappen in de benaming van de dienst**; Het voorstel van Koninklijk besluit houdende de oprichting van de Ombudsdienst kon voor advies worden overgemaakt aan de Raad van State. Een akkoord om een onafhankelijke expert aan te werven aan het hoofd van deze nieuwe Ombudsdienst en vier gedetacheerde personeelsleden van Belgocontrol ter beschikking te stellen werd bevestigd door de Ministerraad van 19 juli 2001.

De Raad van State heeft op 31 augustus 2001 haar advies uitgebracht betreffende het voorstel van Koninklijk besluit houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal. De Minister van Begroting heeft ingestemd met de aanwerving van de Directeur van de dienst op 17 januari 2002.

De Directeur van de dienst werd aangeworven op 1 februari 2002 met het oog op het officieel in werking zetten van deze nieuwe autonome Ombudsdienst binnen het Ministerie van Communicatie en Infrastructuur (later Federale Ombudsdienst voor Mobiliteit en Transport). Het Koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal is verschenen in het Staatsblad van 30 maart 2002.



Op 14 mei 2002 werd een overeenkomst gesloten tussen het Ministerie van Communicatie en Infrastructuur en Belgocontrol betreffende het ter beschikking stellen van gedetacheerd personeel van Belgocontrol binnen de Ombudsdienst.

Op 22 mei 2002 heeft de Minister voor Mobiliteit en Transport officieel de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal ingehuldigd in de lokalen van de Luchtvaartadministratie in het Communicatiecentrum Noord in de Vooruitgangstraat.

Op 21 oktober 2002 werd een vertrouwelijkheidsovereenkomst over de inhoud van de door de Ombudsdienst geleverde informatie getekend door de Afgevaardigde Bestuurder van BIAC en de Directeur van de Ombudsdienst. Door deze conventie verbindt de Ombudsdienst zich ertoe nooit de namen van de luchtvaartmaatschappijen, het registratienummer van de vliegtuigen, de luchthavenbestemming alsook het vluchtnummer mee te delen. Dezelfde conventie werd getekend met de Afgevaardigde Bestuurder van Belgocontrol op 19 januari 2004.

Het Overlegcomité van 29 november 2002 heeft onder punt 8 verduidelijkt dat « *daarnaast een Nederlandstalige Ombudsman zou worden aangesteld naast de huidige Ombudsman* ». Dit werd bevestigd door het Overlegcomité van 24 januari 2003 onder punt 3.1 " *In uitvoering van punt 8 van de kennisgeving van het Overlegforum dat plaatsvond op 29 november 2002 zal de Minister voor Mobiliteit aan de federale Ministerraad de benoeming van een Nederlandstalige Ombudsman voorleggen uitdrukkelijk voor 14 februari 2003.*

De Nederlandstalige Ombudsman werd aangeworven op 16 februari 2004 en ontslagen voor dwingende redenen op 14 juli 2008.

1.3.2 Wijzigingsclausule aan de Conventie van 2002, kosteloosheid van het gedetacheerd personeel

Op 19 februari 2004 heeft de Raad van bestuur besloten om de taxen bij het opstijgen te verhogen, voor luidruchtige vliegtuigen met een individuele geluidsquotum (Q.C.) groter of gelijk aan 12 en met vertrek tussen 21.00 uur en 23.00 uur en tussen 06.00 en 08.00 uur vanaf de Luchthaven Brussel-Nationaal. De wijziging van het tariefsysteem is in werking getreden in april 2004.

De Inspectie van Financiën in haar advies over het project van het Koninklijk Besluit betreffende de goedkeuring van het tweede wijzigingsclausule van het contractbeheer van 1998, heeft deze goedkeuring geconditioneerd tot het herzien van het dienstencontract waarbij Belgocontrol gelinkt is aan de autonome Ombudsdienst: Belgocontrol belast zich voortaan met de kost van het gedetacheerd personeel en ontvangt ter compensatie de integrale verhoogde vergoedingen voor luidruchtige vliegtuigen met QC hoger of gelijk aan 12.0 en met vertrek tussen 21.00 uur en 23.00 uur en tussen 06.00 uur en 08.00 uur vanaf de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Sinds 1 mei 2004, neemt Belgocontrol effectief de kost van het gedetacheerd personeel bij de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal op zich en voorziet een



permanent kader van minimum 6 personen ter beschikking gesteld aan de Luchtvaart Ombudsman.

1.3.3 Lokalisatie van de Ombudsdienst

De Ombudsdienst werd bij haar oprichting geïmplementeerd in de lokalen van het DGLV van de FOD Mobiliteit en Vervoer in de gebouwen van het Communicatiecentrum Noord, Vooruitgangstraat 80 in 1210 Brussel. Op 13 december 2004 nam de Ombudsdienst haar intrek in andere lokalen van het DGLV, Raketstraat 90 in 1130 Haren.

Vervolgens werd de Ombudsdienst tussen 2010 en 2012 overgeplaatst in de lokalen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, City Atrium, Vooruitgangstraat 56 in 1210 Brussel, alvorens terug te keren naar haar vorige lokalen in de Raketstraat.

Ten gevolge van belangrijke renovatiewerken van het gebouw van het DGLV (Directoraat Generaal Luchtvaart) in Haren en de asbestverwijdering werd het gebouw niet meer bezet door de Ombudsdienst.

Omdat de FOD Mobiliteit en Vervoer besloten heeft een eind te maken aan de bezetting van het gebouw en het terug te bezorgen aan de Domeinen via tussenkomst van de Regie der Gebouwen moest een nieuwe toewijzing worden gevonden voor de dienst zonder inmenging noch controle door de FOD Mobiliteit en Transport.

Wij hebben in alle autonomie en functionele zelfstandigheid het voorstel van de Voorzitter van de FOD Mobiliteit en Vervoer om zijn strategische cel van het Voorzitterschap in te voegen en een affectatie binnen het City Atrium geweigerd.





Naar aanleiding van onderhandelingen met Belgocontrol is de dienst sinds 1 juni 2015 gevestigd in gebouw S (SCHOOL) van de site van Belgocontrol in Steenokkerzeel, Tervuursesteenweg, 301 (lokalen S.1.3.08, S.1.3-14 en S.1.3-16). Deze locatie is ideaal en biedt ons de mogelijkheid om op het veld te zijn, om het verkeer te observeren en op elk moment te beschikken over waardevolle en belangrijke contacten met het personeel van Belgocontrol.

1.3.4 Forumoverleg voor de Luchthaven Brussel-National

Het Overlegforum voor de Luchthaven Brussel-Nationaal is bijeengekomen op 18 juni 2002, 19 september 2002, 18 december 2002, 21 januari 2003 en 11 maart 2003.

Op 12 juni 2003, heeft Mevrouw Laurette Onkelinx, Vicepremier Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer, de Directeur van de Ombudsdienst per brief geïnformeerd (LO/JCM/JD/aw/2003-01) *"het is belangrijk om het plaatsvinden van deze Forum te verplaatsen naar een de te bepalen datum met de toekomstige voogdijminister"*.

De Minister van Mobiliteit Bert Anciaux heeft de Directeur van de Ombudsdienst ingelicht tijdens zijn overleggen op 30 september 2003, 18 februari 2004, 28 april 2004, 3 mei 2004, dat de bijeenkomsten van het Forum zijn opgeschort tot nader bericht. Dit is wat de Minister van Mobiliteit Renaat Landuyt heeft bevestigd aan het team van de Ombudsdienst, tijdens het enige overleg dat de dienst heeft gehad met hem op 11 maart 2005.

Het regeerakkoord van 19 december 2008 heeft beslist om het Overlegforum te reactiveren en het overleg met de omwonenden te hervatten.

Het Forum is sindsdien samengekomen op 14 september 2009, 30 september 2001, 20 april 2012, 30 november 2013 en 10 december 2013.

De Minister van Mobiliteit, Jaqueline Galant, heeft de Directeur van de Ombudsdienst geïnformeerd tijdens haar overleggen op 14 november 2014 en 16 december 2014, dat het niet wenselijk is om het Overlegforum te verenigen en heeft gevraagd om geen enkel initiatief te nemen betreffende een overleg in deze kwestie.

Het Forum heeft niet meer plaatsgevonden sinds 10 december 2013.



1.3.5 Structuur van de Ombudsdienst in 2018

- Theoretisch kader
8 personen, waarvan 2 van de FOD Mobiliteit en Vervoer en 6 gedetacheerden van Belgocontrol
- Effectief kader in 2018
5 personen (1 FOD en 4 Belgocontrol) waarvan 2 regelmatig afwezig zijn wegens ziekte
- Effectief kader 2019
7 personen (1 FOD en 6 Belgocontrol) hetzij een verdeling van 5 NL en 2 FR

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer :

- Directeur van de Ombudsdienst en Ombudsman :
1 Tweektalige Franstalige Adviseur (#01), sinds 01-02-2002
- Belgocontrol (gratis ter beschikking gesteld sinds 01-04-2004) :
 - 1 Tweektalige Directie assistent (#07), sinds 16-06-2007 en aangesteld als adjunct ombudsman sinds 05-03-2012
 - 1 Franstalige Administratieve Assistentte (#05), sinds 21-10-2003 en in langdurig ziekteverlof sinds 18-11-2015, overleden op 10-12-2018
 - 1 Franstalige Administratieve Assistent (#08), van 16-06-2007 tot 28-09-2011 en sinds 13-03-2012, regelmatig afwezig om gezondheidsredenen, gepensioneerd in 2019
 - 1 Raadvrouw (#11), van 01-10-2017 tot 05-09-2018, ontslagen wegens het niet naleven van het reglement, werkuren en wegens misbruik van de sociale voordelen
 - 1 Raadvrouw (#12), sinds 01-10-2017 en benoemd tot adjunct ombudsvrouw
 - 1 Tweektalige Directie assistente (#13), sinds 02-01-2019 benoemd tot persoonlijke assistente van de Luchtvaart Ombudsman en Directeur van de Ombudsman
- Voormalige werknemers op de Ombudsdienst

FOD Mobiliteit en Vervoer

1 Nederlandstalige Adviseur (#06), van 16-02-2004 tot 14-07-2008

- Belgocontrol

- 1 Tweektalige Directie-assistente (#02), van 22-05-2002 tot 31-05-2007
- 1 Tweektalig eNederlandstalige Directie-assistente (#04), (voltijds van 06-01-2003 tot 01-10-2003 en halftijds sinds 06-09-2004, in ziekteverlof sinds 30 juni 2006 en opnieuw toegewezen binnen Belgocontrol)
- 1 Nederlandstalige Administratieve Assistent (#03), van 22-05-2002 tot 01-01- 2012, overleden
- 1 Tweektalige Meteorologe (4/5^{de}) administratieve secretaresse (#10), van 01-10-2017 tot 28-02-2018
- 1 Raadvrouw (#11), van 01-10-2017 tot 05-09-2018 ontslagen wegens het niet naleven van het reglement, werkuren en misbruik van de sociale voordelen
- 1 Franstalige Administratieve assistente (#05), sinds 21-10-2003 en in langdurig ziekteverlof sinds 18-11/2015, overleden op 10/12/2018

De functies in het cursief worden niet meer ingenomen door deze personen, de nummers (#) hebben betrekking op het register van de personeelsleden van de Ombudsdienst.

Nieuwe personeelsleden op de Ombudsdienst:

Een aanwervingsprocedure werd gelanceerd in januari 2019 voor de aanwerving van drie personen, met start in de loop van april 2019. Hetzij twee assistentes en één webshopbeheerder en grafisch ontwerper. Toekomstig kader: 7 personen, hetzij 5 NL en 2 FR.

Effectief kader in 2019:

7 personen (1 FOD en 6 Belgocontrol) hetzij een verdeling 5 NL en 2 FR





1.3.6 Agenda en vergaderingen in 2018

- 5 januari: Burgemeester van Molenbeek
- 9 januari: FOD Mobiliteit en Vervoer
- 18 januari: Belgocontrol
- 31 januari: Luchthaven van Frankfurt
- 2 februari: Luchthaven van Nuremberg
- 8 februari: Meeting met DHL
- 28 februari: Bezoek met Minister Bellot in Jette onder VOR 07L
- 5 maart: Schepencollege van Tervuren
- 6 maart : Schepencollege van Tremelo
- 15 maart: Waarnemend voorzitter van de FOD Mobiliteit
- 19 maart : College van Scherpenheuvel
- 20 maart : College van Kampenhout
- 23 maart : ULB IGEAT
- 26 maart : College van Ganshoren
- 16 april : College van Steenokkerzeel
- 17 april : College van 's Gravenbrakel
- 18 april : College van Wemmel
- 23 april : College van Rebecq
- 24 april : Belgocontrol werkzaamheden BUB-baken
- 2 mei : Openbare bijeenkomst in Haacht
- 3 mei : Koninklijke Academie van België
- 8 mei: College van Jette
- 8 mei : Koninklijke Academie van België
- 14 mei : College van Asse
- 15 mei : Openbare bijeenkomst in Aarschot
- 16 mei : Mobiliteit aan de haven van Brussel
- 17 mei : Vluchtsimulator
- 22 mei : Drones Belgocontrol met Minister Bellot
- 28 mei: Openbare bijeenkomst in Grimbergen
- 29 mei : Gemeenteraad in Bertem
- 30 mei : Conferentie van de 19 Brusselse burgemeesters
- 4 juni : Openbare bijeenkomst in Huldenberg



- ➔ 7 juni : Vergadering betreffende de website met de FOD
- ➔ 7 juni : Afspraak Belgocontrol
- ➔ 12 juni : Openbare bijeenkomst in Dilbeek
- ➔ 13 juni : Openbare bijeenkomst in Wezembeek-Oppem
- ➔ 14 juni : Openbare bijeenkomst in Lubbeek
- ➔ 19 juni : Presentatie Mobiliteit aan de haven van Brussel
- ➔ 19 juni : Gemeenteraad van Overijse
- ➔ 20 juni : Leefmilieu Brussel
- ➔ 20 juni : Openbare bijeenkomst in Jette
- ➔ 21 juni : Minister Bellot bij Filigrane
- ➔ 28 juni : Burgemeester van Waterloo
- ➔ 12 juli : Ontmoeting met Ministre Bellot
- ➔ 7 augustus : Ontmoeting met de slotcoördinator
- ➔ 15 augustus : Luchthaven van Parijs-Charles de Gaulle
- ➔ 23 augustus : Burgemeester van Vorst
- ➔ 3 september : EPN bij Belgocontrol
- ➔ 6 september : Openbare bijeenkomst Tielt-Winge
- ➔ 7 september : DGTA werkzaamheden BUB-bakens
- ➔ 7 september : Verjaardag Brussels Airport
- ➔ 24 september : Politiek debat
- ➔ 25 september : Politiek debat
- ➔ 9 oktober : Conferentie Europees Parlement
- ➔ 7 november : Verjaardag Belgocontrol
- ➔ 8 november : Verjaardag Belgocontrol met Minister Bellot

1.3.7 Evaluatievergadering van het personeel

Overeenkomstig artikel 5 van de dienstenovereenkomst van 2 mei 2002, zijn de Gedelegeerd Bestuurder van Belgocontrol en de Directeur van de Ombudsdienst samengekomen op volgende data teneinde het genoemde Verdrag te evalueren:

- ➔ 2 januari
- ➔ 16 maart
- ➔ 9 april
- ➔ 12 juni
- ➔ 23 november

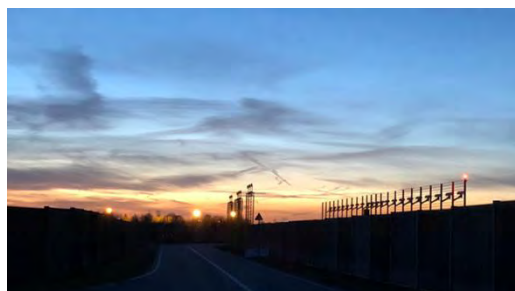
1.3.8 Geboekte vooruitgang door de Ombudsmannen

Sinds 2002, zijn er op basis van de suggesties verkregen uit de meldingen en aanvragen, en dankzij de Ombudsmannen, via verschillende Ministers van Mobiliteit, belangrijke verbeteringen doorgevoerd zoals:

- Verscheidene aanpassingen of correcties van de routes van de procedures vanaf alle banen van Brussel-Nationaal
- Publicatie van een gedetailleerd tabel met de windcomponenten, in aanmerking genomen voor de selectie van de banen
- Beperking van het gewicht bij het opstijgen voor baan 19 bij gemengd en gemeenschappelijk gebruik
- Afschaffen van de shortcuts bij het landen **die niet gepubliceerd zijn in de AIP's**
- Strikt naleven van de no-fly-zones
- Uitbreiding van het netwerk met geluidsniveaumeters
- Creatie, definitie, dvermindering en aanpassing van het principe van het individueel geluidsquotum
- Intrekken van alle gehercertificeerde vliegtuigen met straalaandrijving aan de reactoren
- Afschaffen van sommige opstijgprocedures
- Creatie van nieuwe opstijgprocedures
- Invoering van nachtperiodes zonder opstijgen
- Gemeenschappelijk baangebruik tijdens perioden met werkzaamheden op de preferentiële banen
- Raadplegen van betrokken verenigingen bij effectbeoordelingen (ENVISA in 2018)
- Verbetering van de internet website www.batc.be

Hieruit blijkt dat als zelfs de Ombudsdienst optreedt bij een politieke beslissing, de Ombudsmannen met hun grondige kennis van het dossier en op basis van talrijke suggesties die hen werden voorgesteld in de meldingen en aanvragen van de omwonenden, erin slagen om hiervan perfecte syntheses te maken die onderworpen zijn aan de Federale Regering met oog op een eventuele aanpassing, correctie of wijziging van luchtprocedures.

De Ombudsmannen dragen voor dit punt de volledige verantwoordelijkheid met betrekking tot hun missie als bemiddelaar en interventie bij conflictoplossing.





1.3.9 Verhouding met de luchtvaartactoren

- Staatssecretaris of Minister van Mobiliteit:
 - Antwoord op alle aanvragen en verzoeken
 - Presentatie van het jaarlijks rapport
 - Communicaties over het baangebruik (Barwis, weersomstandigheden, PRS)
 - Overdracht van analyses en studies:
 - ➔ Verduidelijking van de windnormen, 26 april 2016
 - ➔ Respecteren van het PRS-gebruik en de windnormen, 12 oktober 2016
 - ➔ Respecteren van de Milieustakingsvordering, 18 oktober 2016
 - ➔ Definitie en begrip van grote transportvliegtuigen, 18 oktober 2016
 - ➔ RESA/EMAS uitrusting baan 19, 21 maart 2018
 - ➔ Opstijgprocedures banen 07R/L, 29 augustus 2018
 - ➔ Opstijgprocedures baan 19, 3 oktober 2018
 - ➔ Evaluatie RNP 07L, 2 februari 2019

- Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer:
 - Administratieve dossiers en uitrusting, logistieke ondersteuning
 - Budget en Financiën, budgettaire controle
 - Weigering van elke voorgedij anders dan budgettair en in volledige functionele onafhankelijkheid

- Directoraat-Generaal Luchtvaart:
 - Meldingen met betrekking tot het respecteren van het PRS-gebruik
 - Meldingen **met betrekking tot het respecteren van de luchtprocedures in de AIP's**
 - Luchtvaartwetgeving
 - Slot Monitoring Meeting
 - Overdracht van onderzoeken met inbreuk en het niet naleven van de wetgeving
 - Ontwerp van antwoorden met parlementaire interpellaties en vragen



- BELGOCONTROL:

- Administratieve dossiers van het gedetacheerd personeel
- Evaluatie van het verdrag van de terbeschikkingstelling van het gedetacheerd personeel
- Aanwervingsprocedure van nieuwe medewerkers
- Abonnementen op de luchtvaartpublicaties AIP
- Bezetting van de lokalen in gebouw S
- Verdrag BARWIS
- Samenwerking bij het onderzoek van incidenten onder FL 245
- Samenwerking met de cel Milieu en groen
- Samenwerking bij het verbeteringsproces van www.batc.be

- LUCHTVAARTMAATSCHAPIJEN:

- Regelmatig contact en uitwisseling van informatie
- Informatiepunt voor de Brusselse geluidsnormen
- Bezinning over het verbeteren van de luchtprocedures

- LUCHTHAVENEXPLOITANT BRUSSELS AIRPORT COMPANY:

Desondanks onze talrijke pogingen en verzoeken tot het ontmoeten van de Directeur, stellen we met spijt vast dat het nog steeds onmogelijk is om met hem te communiceren en betreuren het gebrek aan dialoog. Het is voor ons onmogelijk om onze bevoegdheden in alle autonomie en onafhankelijkheid uit te voeren, door zijn negatieve attitude zoals:

- Het intrekken van de luchthavenbadges in augustus 2016 zonder enige fout van de Ombudsdienst
- Weigering om te communiceren met de Directie van de Ombudsdienst
- Verwijten van de Directeur van de Luchthaven aan het adres van de Directeur van de Ombudsdienst door het door elkaar halen van handelingen uitgevoerd in naam van een Minister tijdens de detachering van de Directeur van de Ombudsdienst (weigering van de Boeing 777 tijdens de nacht, weigering van de Low-Cost terminal, weigering van het koninklijk besluit op de gedifferentieerde luchthavenbelastingen, juridische argumenten, weigering te communiceren over de werken aan de banen, weigering baan 19 uit te rusten met RESA/EMAS bescherming) ; en de functie van Ombudsman; de handelingen in kwestie zijn niet gebonden aan de Ombudsman, ze weerspiegelen geen persoonlijke stellingname en ze werden wel degelijk genomen en besloten in naam van de Staatssecretaris of de Minister van Vervoer

- Andere niet passende en persoonlijke grieven aan het adres van de Ombudienst
- LEEFMILIEU BRUSSEL:
 - Begeleidingscomité
 - Geluidskarten lawaai
 - Overzicht van de geluidsmeters van het IBGE-BIM geluidsnet
- SLOTCOÖRDINATOR:
 - Slot Monitoring Meeting
 - Analyse van de jaarlijkse situatie van de verdeling van nachtslots
- EUROCONTROL EN ICAO:
 - Informeel maar regelmatig contact





1.3.10 Informatiebronnen

De Ombudsdienst beschikt over volgende gegevensbestanden:

- HYP-vluchtenlijst van BAC (Brussels Airport Company) die we steeds na 4 dagen ontvangen
- TRACKBOX van het luchtverkeer van BAC in real-time
- Vluchtroutes van BAC, overdag en 's nachts met 1 dag vertraging
- Gegevens van de website www.batc.be met 1 uur vertraging
- REDSTAR maandelijks gebruik van de banen en het aantal vluchten
- Maandelijks gebruik van de seizoensgebonden geluidsquota
- BARWIS display met weermetingen door anemometer in real-time
- Wind op hoogte per e-mail of via www.batc.be per periode.
- Werkelijke NOTAM per e-mail en via www.skeyes.be
- Selectie van de banen in real-time per telefoon of via www.skeyes.be
- Live ATC.NET
- Wekelijkse rapporten van Belgocontrol betreffende het baangebruik
- Wekelijkse rapporten van Belgocontrol betreffende het afwijken van het PRS-gebruik
- Jaarlijkse lijst D.G.L.V. van de vliegtuigen die beschikken over een quotumvrijstelling
- Occasionele werkzaamheden op de banen via www.batc.be
- Monitoring van de slotcoördinator via een maandelijkse vergadering
- Globaal luchtverkeer via www.flightradar24.com
- AIP, AIRAC en AIP amendementen via www.skeyes.be
- Verslag van de sessies van de Parlementen
- Persoonlijke archieven

1.3.11 Communicatie en informatie aan het publiek

De ombudsdienst ontwikkelt een handelswijze met een intense communicatie alvorens de feiten zich voordoen en onderscheidt zich door zijn onontbeerlijke pro activiteit, dit om informatie te allen tijde en op elk uur te verschaffen, zelfs zaterdag, zondag en op feestdagen.

Wij hebben niks te verbergen en de transparantie van de terbeschikkinggestelde gegevens is een garantie voor alle overvlogen personen, dat het functioneren van de Luchthaven Brussel-Nationaal voornamelijk plaatsvindt, op basis van de veiligheid gelinkt aan alle luchtvaartactiviteiten, door het gebruik van de beste en meest uitgeruste banen tegen de dominante wind in.



Via onze internet website www.airportmediation.be verspreiden wij een historiek aan complete en uitgebreide informatie in alle transparantie, teneinde misvattingen te voorkomen over zogenaamde historische en onveranderlijke procedures.

Onze wilskracht voor een dynamische communicatie heeft niet als doel het aantal klachten te verminderen maar eerder om op deze te anticiperen door juiste informatie te verschaffen op het juiste moment, alvorens bevraagd te worden. Een dynamische communicatie vermijdt ook het verwijt van de betrokken personen niet te hebben ingelicht voor het optreden van een evenement (sluiting van banen, kalibratievluchten, helikopter in de nabijheid van een baan voor een politiemissie of televisie uitzending, evenement dat de beschikbaarheid van de banen of vluchtprocedures beïnvloedt).

Onze tweetalige informatiekanalen zijn de volgende:

- Internet website (www.airportmediation.be) : 23.112 verschillende bezoekers hebben 145.941 pagina's bezocht, hetzij +30% ten opzicht van 2017
- Facebook account ([Airportmediation Bru NL](https://www.facebook.com/AirportmediationBruNL)): publicatie van weersomstandigheden in real-time, foto's van de luchtwegen en luchtvaartprocedures, dag en nacht permanentie bij speciale en uitzonderlijke evenementen
- Twitter account ([Airmediation_nl](https://twitter.com/Airmediation_nl)): 5.521 gepubliceerde tweets, 101.694 bezoeken, 1.346.212 bekeken in 2018, automatisch gelinkt met Facebook met de dezelfde informatie en inlichtingen als garantie
- Instagram account ([Airportmediation](https://www.instagram.com/Airportmediation)): publicatie van sfeerfoto's
- Versturen van informatie berichten per SMS doelgericht op het baangebruik

1.3.12 Informatie onder de institutionele actoren

De Ombudsdienst heeft in 2018 besloten om zich op eigen initiatief te begeven bij alle overvlogen gemeenten in Vlaams-Brabant, Waals-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bij het schrijven van 7 februari 2018, met inachtneming van de Wetten op het gebruik van de talen op administratief gebied, heeft de Luchtvaart Ombudsman van de Federale Regering aan elke gemeente voorgesteld hetzij het College, de gemeenteraad of de populatie te ontmoeten voor een complete infosessie en wenst via dezelfde gelegenheid gebruik te maken om alle vragen te beantwoorden die de gesprekpartners hem zeker niet zullen vergeten te stellen.

In totaal, zijn er 39 bijeenkomsten georganiseerd tussen de gemeentelijke autoriteiten en/of hun burgers en het team van de Federale Ombudsdienst, hetzij 17 voor Vlaams-Brabant, 19 voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 3 voor Waals-Brabant.

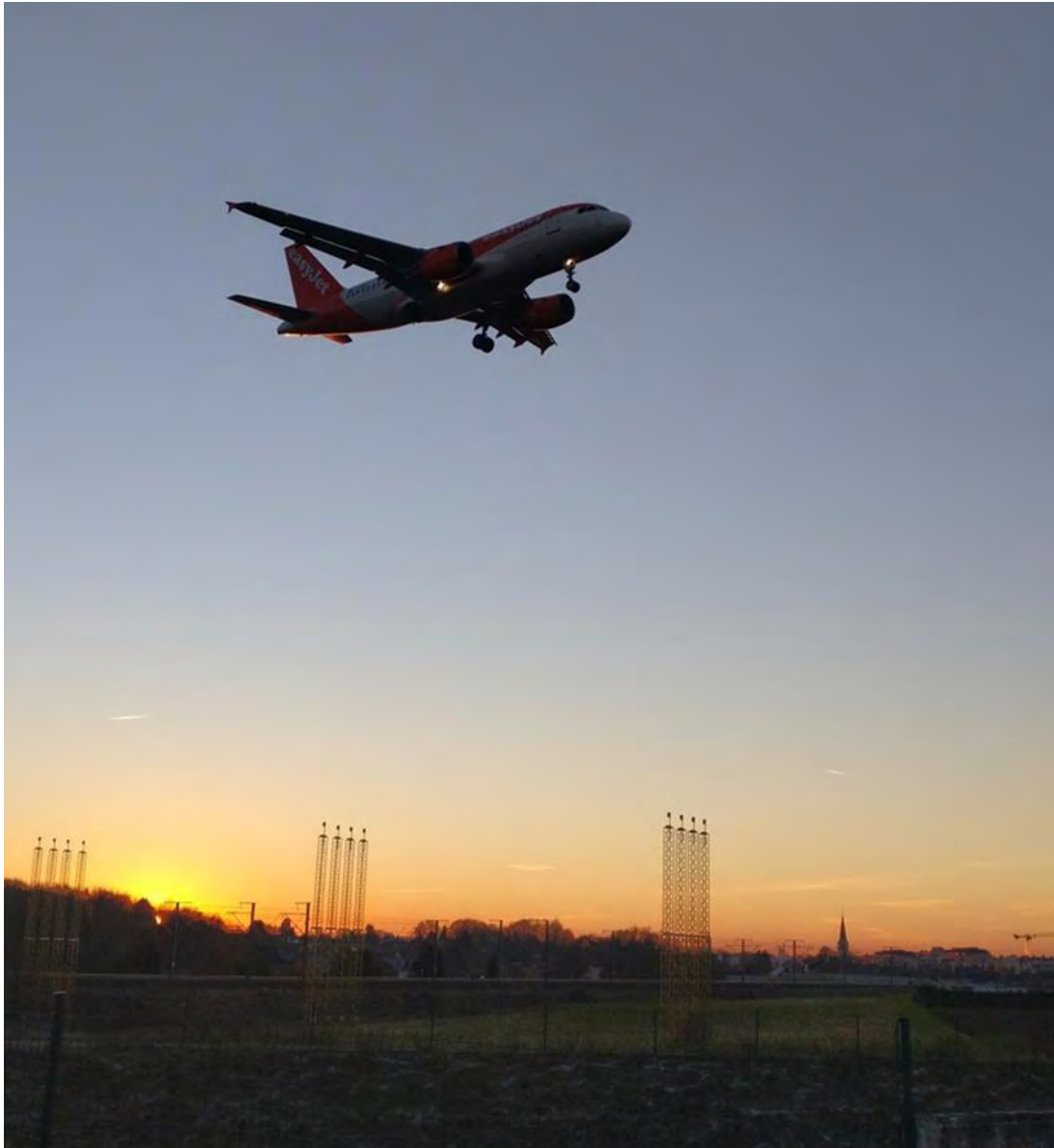
De conclusie van deze bijeenkomsten waren zeer positief. Meer dan 2.000 burgers hebben deelgenomen aan de publieke vergaderingen, een aanzienlijk aantal vragen werden gesteld

en talrijke onbegrippen konden worden opgeheven door de presentatie van de vluchtsituatie specifiek voor elke bezochte gemeente met een brochure voor elk van hen.



De Luchtvaart Ombudsman heeft echter kunnen opmerken dat de ontmoette gemeentelijke autoriteiten niet over alle volledige informatie en inlichtingen beschikten. Zij hadden vaak een visie over de situatie, die beperkt was tot hun gemeentelijk **grondgebied, de talloze technische verbanden werden verwaarloosd die het baangebruik en de luchtvaartprocedures verklaren.**

Bovendien is de interpretatie van diverse gerechtelijke beslissingen en van de eventuele publicatie van een Wet over het beleidsvormingsproces van de luchtvaartprocedures aanzienlijk verschillend in functie van de ontmoette actoren, dewelke absoluut noch een compleet zicht hebben op de juridische situatie van het dossier van de overvluchten noch over de beslissingen waartegen geen beroep kan aangetekend worden en nog minder tegen een reële relevantie van een Wet, voorgesteld door sommigen als DE oplossing, alhoewel deze Wet de beginsituatie niet aangeeft.



2. Analyse en klachtenbehandeling



2.1 Ontvangen meldingen in 2018: 94.374

De voornaamste missie van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal blijft in de eerste plaats het verzamelen en het behandelen van klachten en suggesties van de omwonenden, over het gebruik van de Luchthaven Brussel-Nationaal (artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 15 maart 2002).

In eerstelijnsbehandeling, treden 2 adjunct-ombudsmannen op, gedetacheerd door Belgocontrol, met elk een verschillende linguïstische rol, die elk meldingen beantwoorden geadresseerd aan de Ombudsdienst.

In tweedelijnsbehandeling, treedt de Directeur van de Ombudsdienst en Luchtvaart Ombudsman op, met de rol als bemiddelaar tegen het aangetekend beroep van het van de melders en omwonenden betreffende het initieel, geformuleerde antwoord van de adjunct-ombudsmannen.

Het onderzoek van de klachten die duidelijk ongegrond, herhaaldelijk, ongepast en aanstootgevend zijn, worden behandeld door het College van de Federale Ombudsmannen, dat bestaat uit de Directeur en Luchtvaart Ombudsman alsook de adjunct-ombudsmannen, gedetacheerd door Belgocontrol. Het College beslist van geval tot geval welke houding wordt aangenomen ten aanzien van deze meldingen.

Alle meldingen en suggesties van de omwonenden worden alleen ontvangen via het elektronisch formulier via onze website of via telefoon. Dit aanvraagformulier zal helemaal herwerkt en gemoderniseerd worden in 2019. Meldingen ontvangen op e-mailadressen van de personeelsleden van de Ombudsdienst of bezorgd via Social Media (Facebook, Twitter en Instagram) worden via deze weg niet aanvaard.

2.2 Daling van het aantal klachten in 2018

Voor het eerste keer sinds 2012, is het aantal jaarlijkse, behandelde dossiers aanzienlijk gedaald met -28% (van 131.260 in 2017 naar 94.374 in 2018). Bijzondere aandacht wordt geschonken aan het bezorgen van een gedetailleerd antwoord op alle klachten die de Ombudsdienst ontvangt.

De daling van het jaarlijkse aantal meldingen wordt – meer dan waarschijnlijk – verklaard door ons proactief beleid en onze sterke communicatie op alle media die ons ter beschikking worden gesteld.

Integendeel, het valt ons op dat voorafgaand informeren of aankondigingen over werkzaamheden en onbeschikbaarheid van de banen, bijzondere weersomstandigheden en

het aankondigen voordat de feiten plaatsvinden, ervoor zorgt dat de gemoederen worden gesust, en proportionele en ongepaste reacties worden vermeden.

Evenzeer, besteden we bijzondere aandacht aan het respect van de personen die ons contacteren, met empathie voor hun bijzondere situaties. Dit verzekert een goede relatie die leidt tot een goed begrip van de bijzondere situaties met overvluchten.

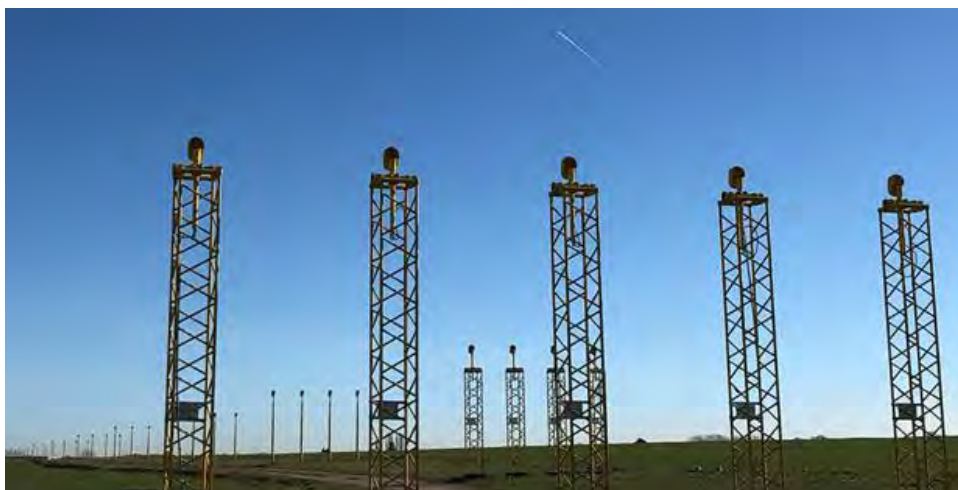
De antwoorden kunnen ofwel individuele antwoorden zijn, geval per geval en in functie van de nauwkeurigheid van de vraag die aan de basis ligt van de klacht, ofwel een wekelijks collectief antwoord dat de lijst herneemt van de afwijkingen op het preferentieel banenplan (PRS), op basis van de gegevens die wekelijks worden overgemaakt door Belgocontrol.

Wij stellen een aanzienlijk heropflakking vast in het aantal meldingen, in geval van het baangebruik buiten het preferentieel systeem PRS, hetzij bij het gebruik van banen 01, 07 en 19. Wij doen ons uiterste best om de impact van de weersomstandigheden te verklaren bij het gebruik van de banen, met het streven naar een veilig luchtverkeer dat steeds de doorslaggevende factor blijft bij de baankeuze.

De milieukwesties mogen niet ten koste gaan van de luchtverkeersveiligheid, en de boordcommandant is en blijft de enige meester aan boord wat de baankeuze betreft. Het is duidelijk dat een zekere klimatologische evolutie kan worden vastgesteld sinds enkele jaren, met buiten de hoofdzakelijke perioden van westenwinden (de regel en dus banen 25), een tegengestelde wind, eerder komende uit het Oosten en zelfs uit het Zuidoosten dan uit het Noorden. Hierdoor zou het beroep op de banen 07R/L voorrang moeten krijgen in tegenstelling tot het gebruik van baan 01 bij zijwind (Crosswind).

Overeenkomstig de conventies getekend met de luchthavenuitbater geven we nooit de naam vrij van de luchtvaartmaatschappijen, noch het registratienummer en noch het vluchtnummer van de vliegtuigen.

Elke klacht betreffende een eventuele overtreding (Luchtwetgeving, naleving van de instructies, naleving van de procedures) wordt overgemaakt aan het Directoraat-Generaal Luchtvaart. Wij verzekeren geen opvolging van deze dossiers, gezien wij niet geïnformeerd worden over het gevolg dat aan deze eventuele overtredingen is gegeven door de administratie en/of het parket van de procureur.





2.3 Garanderen van bemiddeling voor klachten die niet voor ons bestemd zijn.

Met het oog op de doeltreffendheid, in naleving van de elementaire principes van het Administratief Recht ter voortzetting van de Diensten, worden de klachten die naar ons worden gericht maar geen verband houden met onze legale opdrachten toch behandeld, in die zin dat die klachten worden doorgestuurd naar de juiste personen of naar de adequate autoriteiten, zoals :

- elk verzoek met betrekking tot onze bevoegdheden die bij de Wet van 28 april 2010 werden toegewezen, maar waarvan de uitvoerende Koninklijk Besluiten nooit werden genomen
- toegang tot de luchthaven en communicatiemiddelen (parkings, routes)
- staat van netheid van de luchthaven-infrastructuur
- nummering van de banen en magnetische variatie
- instapweigering en geschillencommissie reizen
- annulatie of afwijking van passagiersvluchten
- verlies of achterstand in de afgifte van bagages
- geschillen handling, geschillen luchtvaartmaatschappijen
- verplaatsingen binnen de luchthaven, begeleiding van de vliegtuigen
- licenties piloten, vluchten, training, cursus
- arbeidsplaatsen in de luchtvaartsector op de luchthaven
- kinderen zonder familiebegeleiding
- overvluchten van en naar de regionale luchthavens
- overvluchten in België op grote hoogte van en naar andere buitenlandse luchthavens
- installatie van geluidsmeters
- bezoeken van luchthavenfaciliteiten
- geluidsnormen die samenhangen met het overvliegen van bepaalde gebieden
- politieke en juridische vragen
- vragen en verzoeken die geen Federale bekwaamheid betreffen

Ons inziens, in goed administratiebeheer, is het onze taak om deze verzoeken te bemiddelen ook al hebben we geen bevoegdheid op dat gebied en deze te bezorgen aan de personen die wettelijk bevoegd zijn deze te behandelen, door de verzoeker die ons per vergissing heeft gecontacteerd, hiervan op de hoogte te brengen.

Bemiddelen is tevens het helpen van personen in alle omstandigheden



2.4 Transparantie van informatie

Wij steunen absoluut de initiatieven, hoofdzakelijk ontwikkeld door Belgocontrol ter verstrekking van de informatiekkanalen, ter beschikking gesteld aan het publiek, zoals de website www.batc.be.

Wij hebben deelgenomen aan het denkproces, over de renovatie van de website www.batc.be die plaatsvond tijdens het laatste trimester van 2018. Vanaf heden is deze website duidelijker, beter voorgesteld, completer en biedt deze een garantie om informatie (met slechts een uur vertraging) te verstrekken, die ons helpt met ons voorafgaand en proactief communicatiebeleid.

De transparante communicatie van de meteorologische gegevens, wind aan grond, wind op een zekere hoogte, weersvoorspellingen en werkzaamheden met een impact op de beschikbaarheid van de banen, zijn evengoed factoren die ons helpen met onze dagelijkse missie op vlak van informatie.

Wij beschikken over het BARWIS display-scherm die alle windcomponenten opneemt op de verschillende banen van de Luchthaven Brussel-Nationaal, alsook real-time opgenomen windmetingen met 4 geïmplanteerde anemometers nabij de start-en landingsbanen van de luchthaven.

Van zodra de configuratie van het hulpsysteem bij de automatische keuze van het baangebruik (R.A.A.S.) werd goedgekeurd door het Directoraat-Generaal Luchtvaart, zullen wij eveneens beschikken over een controlescherm waar de gegevens opgenomen zijn van het nieuwe systeem bij de keuze van het baangebruik.

2.5 Voornaamste zones van de klachten

Wij wensen geen onfatsoenlijke indeling op te stellen van de gemeenten of wijken die ons het vaakst contacteren, maar klaarblijkelijk, zonder hiërarchische ordeopstelling, vormen volgende overvlogen zones een reëel probleem met betrekking op een beter leefmilieu :

- Noordrand (Diegem, Machelen, Haren, Strombeek-Bever, Grimbergen, Meise, Wemmel)
- Oostrand (Sint-Pieters-Woluwe, Stockel, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Sterrebeek, Tervuren, Vossem, Duisburg, Huldenberg)
- Oostkant (Kortenbergh, Erps-Kwerps, Herent, Leuven, Rotselaar, Bertem, Winksele, Haacht, Lubbeek, Wilsede, Tildonk)
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Haren, Evere, Schaarbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe,



Sint-Pieters-Woluwe, Jette, Laken, Neder-over-Heembeek)

- Waals Brabant (Waterloo, Eigenbrakel, Terhulpen, Lasne)

2.6 Voornaamste betwiste luchtvaartprocedures

Wij willen evenmin een even ongepaste rangschikking opstellen van de betwiste luchtvaartprocedures, maar de klachten hebben vooral betrekking op :

- landingen op baan 01: baangebruik, naleving van de windcomponenten, naleving van de aanvliegeroutes bij approach, definitie van rukwind, de interceptiehoogte van de finale as, overlay van de RNP publicatie
- landingen op baan 07: naleving van de windcomponenten, VOR of RNP, hoogte opstijgprocedures met bocht naar rechts vanaf baan 25 Rechts: naleving van de procedures, betere verdeling, stijgingspercentage, problematiek van vliegtuigen met meer dan 136 ton
- opstijgprocedures met bocht naar links op 1700 voet vanaf baan 25 Rechts: naleving van de procedures, gebruik door zwaardere vliegtuigen van meer dan 136 ton, betere spreiding
- opstijgprocedures banen 07, conflict tussen de routes Leuven West en Leuven Rechtdoor
- opstijgprocedures met bocht naar links vanaf baan 25 Rechts: deconcentratie Oostrand/Huldenberg
- opstijgprocedures vanaf baan 19, gebruik door zwaardere vliegtuigen, naleving van de procedures, hoogte van de bocht, 700/1700 voet naar rechts, nieuwe procedure die verstedelijkte gemeenten vermijdt
- verdeling tussen landingen 25R/L, hoogte afstemming, naleving van de procedures
- speciale opstijgprocedures voor de zwaardere vliegtuigen Delta/Zulu
- Naleven van het aantal toegestane nachtvluchten, geschil tussen vlucht en tijdslot

2.7 Bedenkingen over het gebruik van de luchthaven

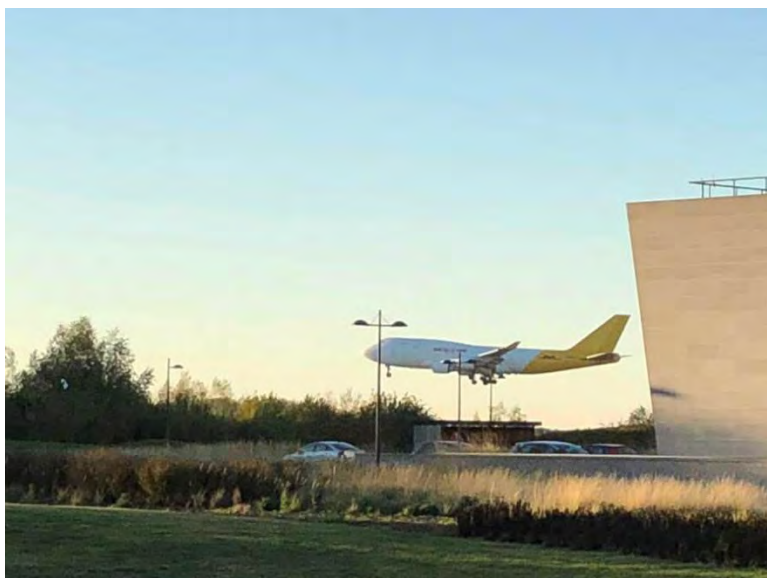
2.7.1 Media-aandacht van het dossier sinds 2014

De hype en het op de voorgrond brengen van het dossier hebben als gevolg gehad dat niemand in Brussel nog wil worden overvlogen. Personen die al lang worden overvlogen ontdekken plotseling dat ze, hetzij door de Delta procedure (die bestaat sinds januari 1974) hetzij door de Kanaal procedure (die bestaat sinds juni 2003) hetzij door de Zulu procedure (bestaat sinds maart 2004) worden overvlogen. Het is onmogelijk hen de situatie objectief uit te leggen, ze beweren bij hoog en bij laag dat ze voor februari 2014 nooit overvlogen werden terwijl al de indicatoren en kaarten aantonen dat die personen wel degelijk sinds ten minste 1974 worden overvlogen.

Hierbij moet worden opgemerkt dat diverse personen zichzelf overigens een expertise toekennen, terwijl zij niet over alle juiste informatie beschikken, zij bepaalde uitspraken niet kennen en dat zij geen legaal juridisch statuut bezitten, om officieel de overvlogen burgers te vertegenwoordigen.

Het mooiste bewijs is het bestaan van recente klachten over vliegtuigen die Brussel op meer dan 10.000 voet overvliegen en die vanaf Londen opereren of over vliegtuigen in transit of met een landing richting Luik.

Op de dezelfde manier worden bij periodes van mooi weer de witte slierten van de vliegtuigen op grote hoogte vanaf Brussel geïnterpreteerd als overvluchten. Vervolgens, door het toedoen van de moderne communicatienetwerken kan de buurtbewoner zich via mail, Facebook of Twitter rechtstreeks wenden tot de politieke verantwoordelijken, en kan hij veel gemakkelijker dan vroeger zijn mening naar buiten brengen.





2.7.2 Belang van veiligheid en meteorologische factor

De veiligheid van het luchtverkeer is en blijft de prioriteit. Het merendeel van de buurtbewoners beheersen niet volledig de doorslaggevende rol van de wind in de keuze van het baangebruik, noch het feit dat de meteorologische condities de verplaatsing van de vliegtuigen in het luchtruim sterk beïnvloeden. Er is naast de wind ook de temperatuur, de luchtdruk, de neerslag, de zichtbaarheid, het aantal reactoren, het stijgingspercentage, de massa bij het opstijgen, het gewicht van het vliegtuig; het vermijden van onweders wordt vaak niet begrepen of slecht waargenomen door de omwonenden.

De verkeersleider weet heel goed wat op het spel staat en hij zal nooit « spelen » met de elementaire veiligheidsprincipes van het vliegverkeer. In de meeste gevallen kennen de piloten en de verkeersleiders trouwens de namen niet van de overvlogen wijken en gemeenten, ze beheersen enkel de inhoud van de luchtvaartprocedures zoals ze gepubliceerd worden in de AIP zonder deze te correleren met de werkelijke geografische beschrijving.

2.7.3 Het verschil tussen RNAV-procedures en conventionele procedures

Bij een conventionele bocht-procedure zal hetzelfde vliegtuig in functie van de meteorologische condities nooit twee keer dezelfde plaats overvliegen. Enkel de RNAV-procedures met gedefinieerde overvliegpunten (zogenaamde Way Points) geven een herhaling van de overvluchten binnen een beperkte corridor (concentratie). Zo zijn de buurtbewoners van mening dat de SID luchtvaartprocedures die in de AIP gepubliceerd **worden volkomen afgebakende "routes" zijn waarvan niet kan worden afgeweken. Door** deze verkeerde interpretatie ontstaat het idee dat de Stakingsvordering niet goed zou worden toegepast, dat de lange bocht niet afgeschaft zou zijn, en dat niets werd gewijzigd sinds de Stakingsvordering. Er bestaat ook een grote verwarring tussen de Kanaalroute naar CIV en de DELTA routes naar LNO, PITES, ROUSY, SOPOK en SPI; en zelfs met de VOR **landingsprocedures op baan 07L die voor sommigen ook....de Kanaalroute zijn !**

2.7.4 Gemakkelijkheid van de communicatiemiddelen

De omwonenden beschikken over een directe toegang tot de luchtvaartprocedures in de AIP, en denken er de inhoud zeer gemakkelijk van te beheersen. Volgens hen zijn de AIP de Wegcode voor de vliegtuigen. Men moet eraan herinneren dat de verkeersleiding op elk moment kan afwijken van de AIP en vectoring kan bevelen, en dat het Hof van Beroep in haar Arrest van 24 januari 1997 verduidelijkt heeft dat de luchtvaartkundige informatie in de AIP geen reglementaire wettelijke waarde heeft ; de instructies die de AIP bevatten creëren geen recht aan derden die ze kunnen doen gelden om BELGOCONTROL te verplichten deze



na te leven en BELGOCONTROL behoudt, op elk moment, de controle en kan afwijken van deze publicaties.

Bovendien volgen de buurtbewoners op het internet vermeende en approximatieve banen van vliegtuigen in het luchtruim. Als de baan van het vliegtuig niet overeenstemt dan is het natuurlijk BELGOCONTROL dat de waarheid niet zegt. De visuele perceptie van die overvluchten is niet zo gemakkelijk noch zo radicaal. Laat ons het voorbeeld nemen van landingen op baan 01, als men zich in de Belliardstraat bevindt en men een Boeing 747 in final approach van baan 01 ziet heeft men de indruk dat dit vliegtuig het Jubelpark en Merode overvliegt, terwijl het vliegtuig in feite Stockel overvliegt dat zich op +/- 4 kilometer van het Jubelpark bevindt. Dit principe geldt ook voor de Kanaalroute waarvan sommigen blijven beweren dat ze Jette en Ukkel overvliegen terwijl al de indicatoren aantonen dat Jette en Ukkel niet worden overvlogen door vliegtuigen die zich op de Kanaalroute bevinden. De raadpleegbare radargegevens van derden zijn niet volkomen betrouwbaar.

2.7.5 De mirakeloplossing

Bepaalde besluitvormers hebben de buurtbewoners willen laten geloven dat er een « mirakeloplossing » bestond in het dossier van de overvluchten van Brussel. Men moet durven erkennen dat er geen pasklare oplossing bestaat zonder gevolgen op het vlak van verlies van werkgelegenheid. De mirakeloplossing van totale sluiting van de luchthaven zou leiden tot een verlies van ten minste +/- 60.000 jobs. Op dezelfde manier is het moeilijk, gezien de nabijheid van het Brussels grondgebied en de luchthaveninstallaties, een volledige « no flying zone » te overwegen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dus zonder één enkele overvlucht. De uitdaging bestaat erin tot een juist evenwicht te komen tussen milieu en economie, hetgeen nogmaals aanwijst dat er geen pasklare oplossing bestaat in dit dossier dat boven elke andere beschouwing luchtvaartkundig, technisch en complex is.

2.7.6 Vermeende « rechtsonzekerheid » of de tegenstrijdigheid van de arresten

Er bestaat geen enkele rechtsonzekerheid of juridische instabiliteit in het dossier van de overvluchten vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal. De geluidsnormen hebben nooit bestaan voor de Wetten van 8 augustus 1980 en het is dus niet mogelijk een materie die nooit federaal was, te her-federaliseren. Het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van het lawaai, voortgebracht door het luchtverkeer is gekend sinds haar publicatie in het Belgisch Staatsblad op 11 augustus 1999 en haar inwerkingtreding op 1^{er} januari 2000. Alle luchtvaartactoren kennen het bestaan van de Brusselse geluidsnormen evenals de geluidsniveaus die niet mogen overschreden worden bij het overvliegen van het Brussels grondgebied. Op dezelfde manier bestaat er geen enkele tegenstrijdigheid tussen de verschillende uitspraken die werden geveld door de Hoven en Rechtbanken in het kader van geschillen met betrekking tot de Brusselse geluidsnormen, die



werden gevalideerd door alle juridische niveaus, noch in de beroepen met betrekking tot de verschillende Ministeriële instructies die het verkeer in het Belgische luchtruim regelen.

2.7.7 Verwarring tussen concentratie, spreiding en verdeling van overvluchten

Te veel personen verwarren spreiding en verdeling ; met als gevolg de vertaalfouten in bepaalde regeerakkoorden die eruit voortvloeien :

- De concentratie is het voornaamste en exclusieve gebruik van een vliegcorridor, na het nemen van begeleidingsmaatregelen zoals onteigening, isolatie of schadevergoeding via een financieringsfonds
- De spreiding is een vermindering van de overvluchten per zone door gedifferentieerd gebruik te maken van al de banen van de luchthaven volgens een bepaald tijdschema ; maar diverse gerechtelijke beslissingen hebben deze keuze echter veroordeeld namens de principes van evenredigheid en standstill.
- de verdeling is een billijke verdeling van het aantal overvluchten enkel vanaf de preferentiële opstijgbaan 25R.

2.7.8 Ontkenning van de geboekte vooruitgang

Bepaalde buurtbewoners zullen nooit alle verbeteringen en de vooruitgang erkennen die nochtans werd geboekt tijdens het beleid van het dossier sinds 2002 :

- intrekken van al de oude en luidruchtige vliegtuigen door de invoering van CHAP. 3 en 4 ICAO, verbod op Hushkits
- invoering van het systeem van individuele lawaai-Quota per individueel vliegtuig (QC)
- **invoering van periodes zonder opstijgingen s 'morgens in de nachten van zaterdag, zondag en maandag**
- aanpassing van bepaalde procedures teneinde de meest bevolkte zones te vermijden
- globale daling van het vliegverkeer ten gevolge van de SABENA-crisis (op jaarbasis 100.000 vluchten minder sinds 2000)
- invoering van een jaarlijks plafond voor het aantal toegestane tijdslots tijdens de nacht (van 35.000 naar max. 16.000 nachtslots per jaar)
- globale daling van het lawaai veroorzaakt door de vliegtuigen dankzij een betere beheersing door de fabrikanten van het lawaai geproduceerd door de stroomuitstoot van de reactoren
- technologische ontwikkeling van de luchtvaartkundige procedures (CDO en PRNAV, GPS approach)
- bouw van een geluiddempende muur in het oostelijk deel van de luchthaven



- oprichting van de Ombudsdienst in 2002, momenteel worden +/- 99 % van de klachten beantwoord
- verhoging van het stijgingspercentage in 2004
- aanpassing van de NADP geluiddempende procedures
- diversifiëring van de handel naar de regionale luchthavens
- intensivering van de Ombudsdienst om te communiceren door het beschikbaar stellen van belangrijke informatie in real-time (internetsite, Facebook, Twitter, Instagram, Messenger, Telegram besteldienst, SMS aan lijsten van ontvangers)
- vernieuwing van de website en nieuw logo van Airportmediation in 2017
- aanwezigheid op het terrein, dag en nacht, 24 uur op 24, tijdens het weekeinde bij afwijkingen op het preferentieel baangebruik



2.8 Streven naar duurzame en leefbare oplossingen



Analyse van de inhoud van de opmerkingen en suggesties die ons sinds 2002 via 14.455.784 dossiers werden kenbaar gemaakt en die we hebben behandeld en geanalyseerd (artikel 1, alinea 2 van het Koninklijk Besluit van 15 maart 2002)

2.9 Analyse van de structurele voorstellen

Opgepast: deze opmerkingen zijn niet afkomstig van de Luchtvaart Ombudsman!

Er bestaat geen mirakeloplossing

Enkel een evenwichtig en duurzaam ontwikkeling van de luchthaven, ten koste van een moeilijk te bereiken evenwicht tussen milieu- en economische belangen van het luchtverkeer en het recht op rust voor haar omwonenden kan de leefbaarheid van een luchthavenplatform op het grondgebied van Brussel-Nationaal handhaven.

De te snelle opeenvolging van vaak tegenstrijdige, politieke beslissingen alsmede de verschillende juridische uitspraken zorgen voor een ingewikkelde regeling van het luchtverkeer, het verzwakken de economische ontwikkeling van deze luchthaven en op termijn haar leefbaarheid.

De directie van het privébedrijf van de Luchthaven Brussel-Nationaal, communiceert moeilijk en op een arrogante en zegevierende manier, wat als minachtend wordt beschouwd ten aanzien van de omwonenden.

Deze problematiek oplossen door het opwekken van een objectieve reflectie Zonder een onbetwistbare politieke beslissing zal de toekomst van deze luchthaven nooit gewaarborgd kunnen worden, en zullen de betwistingen alleen maar toenemen.

Er moet een idee worden opgewekt om een « duurzame » oplossing te vinden op de opeenvolging van crisissen na de verschillende plannen, niet toegepaste politieke beslissingen en verschillende gerechtelijke uitspraken, en dit idee zou kunnen draaien rond volgende 7 sporen :

1. Volledige sluiting van de site van Brussel-Nationaal en overheveling van het verkeer naar een andere luchthaven
2. Volledige sluiting van de site van Brussel-Nationaal tijdens de nacht
3. Omschrijving van een Plan van Billijke Verdeling van de hinder vanaf de preferentiële baan 25R
4. Omschrijving van een Spreidingsplan* door gebruik te maken van al de banen
5. Omschrijving van een Concentratieplan onder een enige geïsoleerde en/of onteigende corridor
6. Omschrijving van een identiek Uitrustingsplan voor al de banen
7. Respectvolle communicatie vanwege de privéondernemer van de Luchthaven



De opzet van dit gedeelte – dat een samenvatting bevat van alle suggesties die ons sinds 2002 werden overgemaakt - pretendeert niet een radicale oplossing te kunnen brengen in dit probleemdossier, maar wil er doodeenvoudig op wijzen dat er met een klein beetje goede wil, luchtvaartkundige kennis en gezond verstand efficiënte en duurzame oplossingen kunnen worden gevonden die iedereen ten goede komen, met als doel een betere milieuomgeving en een propere, gecontroleerde en hoge prestaties leverende luchthaven. We herhalen nogmaals dat deze opmerkingen niet van de Luchtvaart Ombudsman afkomstig zijn maar dat deze een samenvatting zijn van alle suggesties, afkomstig uit alle meldingen die ons werden geadresseerd.

2.9.1 Volledige sluiting van de site van Brussel-Nationaal en verhuizing van het verkeer naar een andere luchthaven

Het is de enige oplossing die een radicaal antwoord biedt voor het probleem van de geluidshinder, voortgebracht door het vliegverkeer rond de luchthaven Brussel-Nationaal. Maar kan de hoofdstad van Europa het zich veroorloven te bestaan zonder een zo nabije luchthaven? Zijn de Regeringen bereid om op een radicale manier een activiteit te sluiten die meer dan 61.000 rechtstreekse en onrechtstreekse arbeidsplaatsen creëert? Anderzijds bestaat het gevaar dat de toekomstige ligging van een andere luchthaven in België, zoals het geval voor het RER-netwerk, het voorwerp wordt van talrijke betwistingen, juridische achterstand en andere stedenbouwkundige geschillen. Iedereen wil met het vliegtuig reizen, maar niemand in België wil nog het lawaai van vliegtuigen horen of overvlogen worden door een vliegtuig.

2.9.2 Totale sluiting van de site Brussel-Nationaal tijdens de nacht

Een interessante oplossing voor het milieu zou erin bestaan de werking van de luchthaven Brussel-Nationaal te doen evolueren naar een activiteit die beperkt wordt tot de dag, de connecties van het vliegverkeer af te stellen op een stadsluchthaven die slechts overdag – bij voorkeur tussen 07.00 en 22.00 lokaal (momenteel is de milieunacht vastgelegd op de periode 23/07 en de operationele nacht op de periode 21/07).

Dit totaal verbod van **vliegverkeer 's nachts** - zowel voor landingen als voor opstijgingen – heeft de verdienste snel te kunnen worden toegepast, zonder een verlies aan werkgelegenheid of een vertraging van de economische activiteit met zich mee te brengen, en ze kan een relatieve rust brengen voor alle omwonenden van Brussel-Nationaal.



Het is evident dat elke omwonende recht heeft op rust, hoofdzakelijk tijdens de nacht, en het is redelijk aan te nemen dat het leven rond een grote stad, en dus vlakbij een luchthaven, overdag een zekere hinder en een aantal lasten met zich mee kan brengen ; net zoals voor bewoners rond een autoweg, een spoorlijn, een metro of een tramlijn.

In 2015 is een aanzienlijk aantal milieuverenigingen erin geslaagd, een akkoord te bereiken over een gemeenschappelijke vordering met de volledige sluiting van de Luchthaven Brussel-Nationaal tussen 22.00 uur en 07.00 uur plaatselijke tijd, hetzij gedurende een periode van 9 uren. Deze vordering vormt een probleem voor een aantal terugkerende vliegtuigen in het begin en einde van de nacht, met hoofdzakelijk een nationale exploitant, alsook voor het terugkerend probleem van de vertraagde vluchten met legitieme motieven en die hoe dan ook toch zouden moeten landen. Een globale periode met avondklok is van toepassing op andere luchthavens ten gevolge van juridische beslissingen.

2.9.3 Omschrijving van een Plan van Billijke verdeling van de hinder vanaf de twee preferentiële banen 25R en 25L

Een plan van billijke verdeling vanaf de belangrijkste preferentiële banen van Brussel-Nationaal (baan 25R voor de opstijgingen en baan 25L voor de landingen) heeft als doel op een billijke manier en zonder concentratie de banen van de vliegtuigen te verdelen in zones gelegen in de as van de banen 25R en 25L, zowel voor landingen als voor opstijgingen.

Het is onbetwistbaar dat de twee preferentiële banen 25R/L het best aangepast zijn om de meerderheid van het vliegverkeer op zich te nemen : het zijn de langste banen, ze zijn het best uitgerust, ze beschikken over het hoogste niveau van elektronische begeleiding voor de landingen (I.L.S.), ze zijn voorzien van hoge snelheid-exits, taxiways en ontruimingszones en met niet bebouwde zones op het einde van de banen (RESA bv.)

Uitgaande van het bewezen principe dat er op Brussel-Nationaal nooit historische routes of historische zones hebben bestaan omdat de windnormen en de hoogte van de bochten met de tijd evolueerden : Een plan van billijke verdeling heeft tot doel zonder overdrijven en zonder concentratie de overvluchten te verdelen volgens een esdoornschema voor de opstijgingen vanaf baan 25R : een deel op de Noordelijk gelegen voorsteden van de Vlaamse Regio, een deel over Brussel en een deel over de oostelijk gelegen voorsteden richting het Waals Gewest.

De verschillende stakingsvorderingen inzake leefmilieu van 2005, 2014, 2017 en 2018 maken dit principe echter riskant voor het strikt naleven van bepaalde procedures.



2.9.4 Omschrijving van een Spreidingsplan* door gebruik te maken van al de banen *(Principe veroordeeld door het Brussels Hof van Beroep in 2005 en 2017)

Ten opzichte van het Plan van Billijke verdeling heeft een Spreidingsplan als doel op elk moment al de banen te gebruiken, in alle richtingen, volgens een vastgelegd tijdschema teneinde aan de omliggende zones van Brussel-Nationaal periodes van rust te bieden zowel **overdag als 's nachts**.

Merk op dat bepaalde gerechtelijke beslissingen het gebruik van bepaalde banen sterk beperken (verbod op overmatig, onrechtmatig en onwettig gebruik van baan 01 voor de landingen – Hof van Beroep van Brussel – 17 maart 2005 en veroordeling van de Belgische Staat voor het preferentieel in gebruik nemen van baan 01 zonder begeleidingsplan – Hof van Beroep van Brussel – 31 maart 2017) of verbod van het principe van « Omkering » op baan 01/19 – Raad van State, mei 2005.

De verschillende stakingsvorderingen inzake leefmilieu van 2005, 2014, 2017 en 2019 maken dit spreidingsprincipe eveneens totaal onuitvoerbaar. Tevens, is het gevaarlijk om diverse luchtvaartprocedures tegelijkertijd te gebruiken naar eenzelfde baan, uitgangspunt van het Belgisch luchtruim, dus een spreiding via de « routes » is niet aangeraden op vlak van de luchtverkeersveiligheid.

2.9.5 Een Concentratieplan onder enige geïsoleerde en onteigende corridor

Dit is de milieu- en stedenbouwkundige politiek die werd ontwikkeld door het Waals Gewest voor de uitbating van haar luchthavens, hoofdzakelijk Liège-Bierset. Men onteigent of men isoleert de woningen gelegen onder een geconcentreerde corridor van vliegbewegingen en men past de luchtvaartkundige procedures aan om onder die geïsoleerde of onteigende corridor een echte luchtautoweg te creëren.

De financieringsfondsen ISOLEX en ISOFIN voor Brussel-Nationaal die voorzien waren in de akkoorden genomen door de Federale Regering in 2000 en 2001 werden nooit gevoed alvorens via de Programmawet van 5 maart 2002 te worden overgedragen aan de luchthavenuitbater.

Ten aanzien van het huidig vliegverkeer in Brussel-Nationaal bestaan er nochtans verschillende corridors die intens worden gebruikt maar zonder enige isolatie of onteigening van de overvlogen zones. Op dezelfde manier worden de landingszones richting banen 25R en 25L in het Sectorplan nog steeds gedefinieerd als « non aedificandi » zones.



2.9.6 Omschrijving van een Uitrustingsplan voor alle banen «into the wind»

De snelle opeenvolging van verschillende beslissingen inzake gebruik van de landingsbanen of het vastleggen van de windcomponenten die het baangebruik bepalen heeft niet gezorgd voor een stabiel en rationeel gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal door de tussenkomst van opeenvolgende vaak tegenstrijdige politieke beslissingen die verband houden met de territoriale representativiteit van de beheerders van dit dossier.

Een volkomen neutrale en rechtvaardige oplossing zou erin bestaan de wind en de meteorologische condities het baangebruik te laten bepalen op voorwaarde dat al de banen van Brussel-Nationaal zouden kunnen gebruikt worden zowel voor te landen als voor op te stijgen, en vooral dat ze allemaal met dezelfde veiligheids-accommodaties zouden zijn uitgerust (elektronische ILS begeleiding, EMAS- of RESA zones). In een dergelijk scenario zouden het enkel de wind en de meteorologische condities zijn (temperatuur, luchtdruk, **windsnelheid, neerslag enz....**) die het best bij de wind, georiënteerde banen zouden bepalen.

In dergelijk scenario zou het enkel de wind en het weer (temperatuur, luchtdruk, windsnelheid, neerslag, etc. ...) zijn die de banen bepalen die het best georiënteerd zijn naar de windrichtingen, en die gebruikt zouden moeten worden zonder een politieke interventie.

2.9.7 Respectvolle communicatie van de privé ondernemer van de Luchthaven

De communicatie van de privé ondernemer van de Luchthaven Brussel-Nationaal (de anonieme onderneming Brussels Airport Company – B.A.C.) – en vooral van Directeur Feist – zou meer empathisch en respectvol moeten zijn volgens de burgers. B.A.C. communiceert triomfantelijk over de recordcijfers van het aantal bezoeken op de luchthaven maar vergeet dat dit vooral te wijten is aan een betere bezettingsgraad van de vliegtuigen en met een globaal minder aantal vliegtuigen per jaar.

De directie van de luchthaven dialogeert slechts met een klein deel van de aangrenzende gemeenten en buurtcomités, en vergeet samen te werken met de andere autoriteiten, gemeenten en verenigingen van het Brussels en Waals Gewest

De informatie verstrekt door B.A.C. bevat vaak talrijke fouten en zijn niet betrouwbaar, de Strategische Visie 2040 werd niet gezamenlijk overlegd met de autoriteiten, gemeenten en verenigingen van het Brussels en Waals Gewest en houdt geen rekening met de milieuproblematiek.

B.A.C. is een privé onderneming gericht op de rentabiliteit van haar investeringen in onroerende goederen (winkels, parkings, hotels, bureaus) en die zich op geen enkel ogenblik inzet voor een duurzaam luchthaveninfrastructuur als milieudoelstelling (geluidsmuur,



testhal voor reactoren, verlenging en uitrusting van baan 25L, RESA en EMAS veiligheidsuitrusting op baan 19.

Het geluidskadaster verwezenlijkt door B.A.C. wordt als beledigend beschouwd, incompleet en niet correct omdat deze slechts gebaseerd is op een beperkt aantal geluidsmeters.

Echter is er geen bezwaar bij de communicatie van BELGOCONTROL, de nieuwe website www.batc.be, in een volledig nieuw jasje gestoken in 2018, krijgt alleen maar lovende opmerkingen wat haar geslaagd concept betreft, de duidelijke ter beschikking gestelde informatie, het eenvoudig terugvinden van gegevens en andere informatie en vooral de precieze metingen aan grond en in de hoogte.

Opgepast: deze reflecties zijn niet afkomstig van de Luchtvaart Ombudsman !

2.10 Analyse van de operationele voorstellen

- Voorstellen ter verbetering van de uitbating van de Luchthaven Brussel-Nationaal

Overeenkomstig artikel 1 alinea 2 heeft de Ombudsdienst als opdracht het verzamelen en behandelen van de klachten en suggesties van de buurtbewoners over het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Opgepast: deze reflecties zijn niet afkomstig van de Luchtvaart Ombudsman !

Volgende relevante voorstellen die ons in de inhoud van de klachten werden overgemaakt en die werden geanalyseerd zouden, op grond van de voorstellen van de omwonenden, verenigingen en administraties, oplossingen kunnen zijn voor de verbetering van de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Om foute interpretaties te voorkomen, ons belangenconflicten en het gebrek aan neutraliteit te verwijten, willen wij erop wijzen dat deze reflecties noch afkomstig zijn van de Luchtvaart Ombudsman noch van adjunct-ombudsmannen noch van de Ombudsdienst, maar deze een samenvatting zijn van de suggesties van de burgers betreffende het gebruik van de Luchthaven Brussel-Nationaal.



- Op vlak van juridische beslissingen:
 - Volledige eerbiediging van de Milieustakingsvordering van 9 juni 2005 betreffende het overvliegen van Brussel
 - Volledige eerbiediging van de Milieustakingsvordering van 19 juli 2017 en 1 februari 2019 voor de procedure SID 25R CIV Delta via het Kanaal
 - Volledige eerbiediging van de Milieustakingsvordering van 19 juli 2017 en 1 februari 2019 voor de procedure SID 25R CIV Charlie via de Ring
 - Volledige eerbiediging van de Milieustakingsvordering van 19 juli 2017 en 1 februari 2019 voor de procedure STAR 01, aankomstroute 01
 - Volledige eerbiediging van de Arresten van het Hof Van Beroep van Brussel van 17 maart 2005 en 31 maart 2017 betreffende de landingen op baan 01
 - *Volledige eerbiediging van de Milieustakingsvordering van 30 mei 2018 betreffende de procedures richting de noordkant (vonnis in eerste aanleg voorgelegd aan de beroepsprocedure, procedure nog gaande en niet voltooid)*

- Op gebied van de infrastructuur :
 - afwerking van de bouw van de geluidswallen rond gans de luchthaven om het grondlawaai te beperken
 - bouw van een geluiddichte hall voor het testen van reactoren om het waargenomen grondlawaai te beperken
 - verlenging van de banen richting de « non aedificandi » zones
 - verlenging van de Taxiway-banen richting drempel van baan 25 Left
 - bouw van een nieuwe gedecentreerde baan richting de « non aedificandi » zones

- oprichting van RESA en EMAS veiligheidszones voor de opstijgingen van de banen 07R en 19



- Op gebied van de procedures :
 - verplichte opstijging vanaf de drempel van baan 25R en niet meer vanaf de kruising Bravo One om een beter stijgingspercentage van de vliegtuigen te bereiken
 - RNAV-bochtpunten opleggen voor al de SID opstijgingen om de omlijning van de opstijgzones te verminderen
 - de hoogte van de bocht van de opstijgingen naar rechts van baan 25R verminderen naar 600 voet
 - de hoogte van de bocht van de opstijgingen naar links van baan 25R verminderen naar 600/1000/1600 voet
 - volledige naleving van de Milieustakingsvordering voor de procedure SID 25R CIV Delta via het kanaal
 - volledige naleving van de Milieustakingsvordering voor de procedure SID 25R CIV Charlie via de Ring
 - betere verdeling en zonder overlapping van de procedures SID 25R met bocht naar rechts richting bakens CIV, HELEN, DENUT en NICKY teneinde het overvliegen van de verstedelijkte gebieden te vermijden



- betere omschrijving van de SID opstijgprocedures vanaf de banen 07 (50/50 verdeling tussen de bocht naar links en de bocht naar rechts, handhaving/afschaffing van de procedure Leuven-Rechtdoor, handhaving/afschaffing van de procedure Leuven-West, verbetering van de gevolgde banen)
- betere definitie van de SID opstijgprocedures vanaf baan 19 (hoogte van de bocht, handhaving/afschaffing van de bocht naar links op 1700 voet, beperking tot de vliegtuigen van meer dan 136 ton, volgen van een Oostelijke track, directe bocht naar links na opstijging, nieuwe IKEA procedure)
- publicatie van RNP landingsprocedures voor al de banen met een naderingshoek van $3,5^\circ$ om een hoge naderingshoogte te verkrijgen, definitieve CDO procedures opleggen en een interceptie van de as op minimum 3.000 voet
- Update van de definitie van de vliegtuigen die in aanmerking komen voor de procedures bestemd voor de zwaardere vliegtuigen en terugtrekken van die vliegtuigen van de procedure bocht naar links SID 25R Charlie op 1700 voet
- verduidelijken en stabilisatie van de waarden van de windcomponenten
- binnen het PRS, strikte toepassing van de definitie van rukwind volgens de internationale ICAO regelgeving
- aanpassing van de koerscorrectie in de procedures SID 01 (013°) ten opzichte van de huidige correcties TR 008 of TR 028 teneinde de verstedelijkte gebieden te vermijden
- aanpassing van de koerscorrectie in de procedures SID 07R (069°) ten opzichte van de huidige correctie TR 062 teneinde de verstedelijkte gebieden te vermijden
- aanpassing van de koerscorrectie in de procedure SID 19 CIV Lima naar een lagere track (115° of 120°) ten opzichte van de huidige track (130°) om een echte IKEA procedure te creëren teneinde de verstedelijkte gebieden te vermijden
- regelmatig gebruik van de naderingsprocedures bij STAR.01 landingen via GOSLY en MAKOB teneinde de verstedelijkte gebieden te vermijden; zoals gepubliceerd in de AD2.EBBR-IAC.07b " *Alternate routes RWY01 on ATC discretion only* "
- verdeling van de landingen tussen de banen 25R en 25L
- vermindering van de maximale individuele toegelaten geluidsniveaus per vliegtuig tijdens de nacht en overdag (QC = Quota Count)
- progressieve vermindering en vervolgens totaal verbod van de nachtvluchten voor de nachtperiode uitgebreid naar 22.00 uur tot 06.59 uur lokaal
- strikte naleving van de instructies van de gezagsinstanties en de luchtvaartprocedures in de AIP, van de hoogtes van de bocht, van de exit-punten en van de te overvliegen waypoints

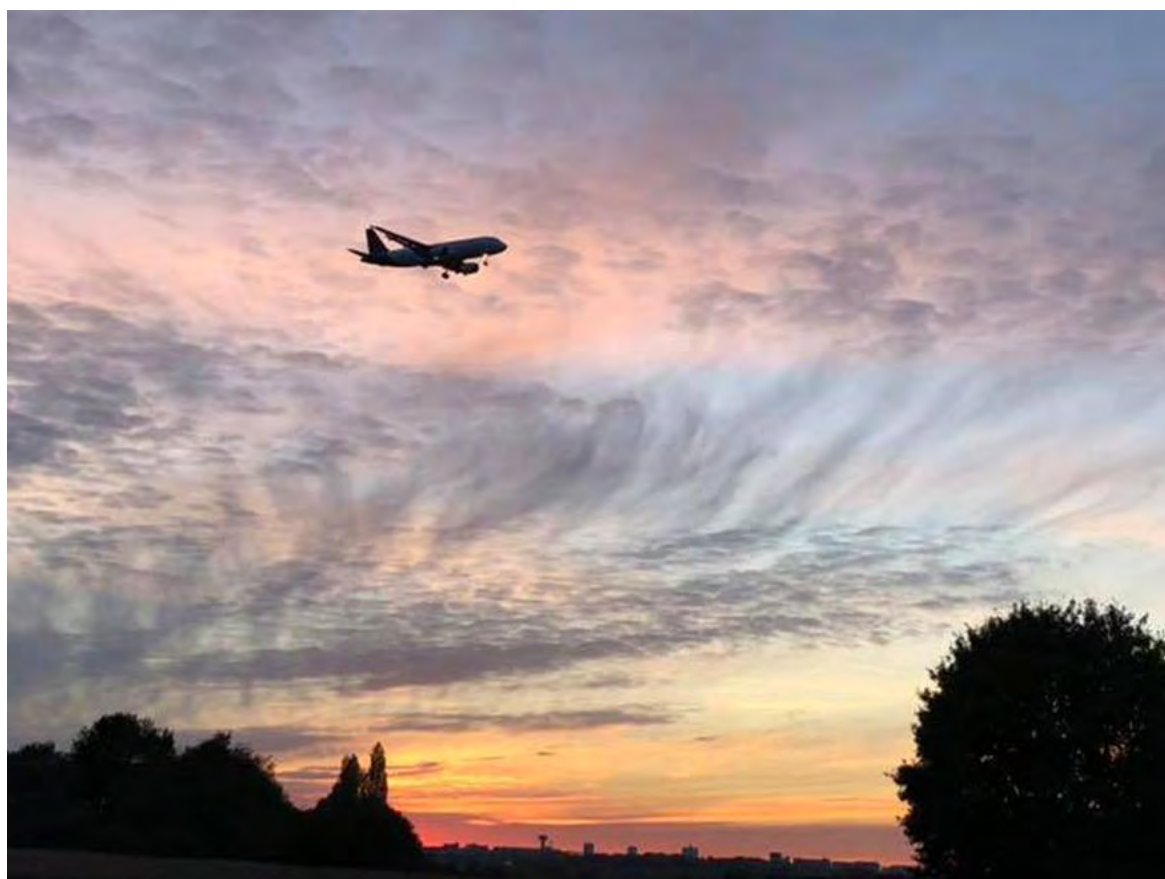
- strikte naleving van al de veiligheidsstudies betreffende het baangebruik
- strikte naleving van al de geldende gerechtelijke beslissingen

- Op het niveau van de beschikbaarheid van de gegevens :
 - volledige transparantie van het besluitvormingsproces van Belgocontrol in de baanselectie
 - openbaarheid van de BARWIS en RAAS realtime-gegevens van Belgocontrol
 - openbaarheid van de gegevens die in realtime worden geregistreerd door de anemometers van Belgocontrol

- Op niveau van de werking van de Luchthaven, beheer door B.A.C.:
 - Webcam installatie voor het Luchtverkeer
 - Gegevens over de huidige bezetting situatie van de parkings
 - Informatie over het wegverkeer rond de site van de Luchthaven
 - Verbetering van de pijlen die acces geven tot de parkings
 - Betere communicatie minder overdreven
 - Communicatie met alle actoren en niet enkel met Vlaams-Brabant
 - Verspreiding van relevante informatie, correct en niet vertekend

Opgepast: deze reflecties zijn niet afkomstig van de Luchtvaart Ombudsman !





3. Luchvaartprocedures Luchthaven Brussel-Nationaal

3.1 Het banenstelsel

- Baan 25 R - Rechts (georiënteerd 244° in de richting van Brussel) of in tegenovergestelde richting, 07 L – Links (georiënteerd naar 064° richting Leuven) ; 3.638 meter lang, het is de baan die parallel loopt met de Haachtse Steenweg 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 bakken 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 Kortenberg naar Zaventem-Centrum en loopt over de Waterloosesteenweg. Ze wordt gebruikt voor de landingen van het Oosten naar het Westen (25 L), voor de vliegtuigen komende van Leuven en Erps-Kwerps of soms voor de opstijgingen richting Zaventem ; maar ook voor alle opstijgingen van West naar Oost (07 R). Ze vormt de onderste staaf van de « Z ».
- Baan 01 (georiënteerd naar 014° van het Zuiden naar het Noorden) of in tegengestelde richting, baan 19 (georiënteerd naar 193° richting Noord-Zuid), is 2.984 meter kort en hellend, en is de diagonale staaf van de « Z », die vertrekt van Melsbroek richting Sterrebeek. Ze wordt gebruikt voor alle landingen en opstijgingen richting Zuid-Noord (01), vaak bij een sterke wind uit het Noorden of Noordoosten ; ze wordt gebruikt voor de opstijgingen in de richting Noord-Zuid (19) richting Sterrebeek en Wezembeek-Oppem.

3.2 De landingsprocedures

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

3.2.1 Landingshulpmiddelen

- Het ILS (Instrument Landing System)

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

Het ILS is een betrouwbaar systeem maar met beperkte werkingen, dit hangt af van de gevoeligheid van de radiostoringen die de dichtbij zijnde gebouwen of volgens de zenders van de vliegtuigen doorsturen. Het is tevens noodzakelijk om een belangrijke afstand (min. 8 duizend nautisch) te hebben tussen de apparaten bij naderingen. Het systeem bepaalt enkel één naderings-traject, rechtlijnige, en het geleidingssysteem is relatief krap.

- ILS categorieën

Categorie I (CAT I): Een precisie-instrumentennadering en -instrumentenlanding met een decision height (beslissingshoogte boven de grond waarvan de piloot aanneemt dat hij over voldoende visuele referenties beschikt om te kunnen landen) niet lager dan 200 voet (61 m) boven de landingsmatverlichtingszone en met een visibiliteit van minstens 2625 voet (800 m) of zichtbare baanlengte hoger dan 1804 voet (550 m).

Categorie II (CAT II): Een precisie-instrumentennadering en -instrumentenlanding met een decision height (beslissingshoogte boven de grond) lager dan 200 voet (61m) boven de landingsmatverlichtingszone maar hoger dan 100 voet (30 m) en met zichtbare baanlengte van minstens 984 voet (300 m) voor de luchtvaartuigen van categorieën A, B, C en niet minder dan 1148 voet (350 m) voor de luchtvaartuigen van categorie D.

Categorie III (CAT III):

- ✓ Categorie III A – Een precieze instrumentennadering en -landing met een decision height (beslissingshoogte boven de grond) niet lager dan 30 m (100 voet) en met een zichtafstand op de landingsbaan niet minder dan 200m (656 voet).
- ✓ Categorie III B – Een precieze instrumentennadering en -landing met een decision height (beslissingshoogte boven de grond) niet lager dan 15 m (50 voet) en met een zichtafstand op de landingsbaan niet minder dan 200 m (656 ft), of gelijk aan 75m (246 voet).



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

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

- Baan 01: CAT I
 - Baan 19: CAT I
 - Baan 25R: CAT III
 - Baan 25L: CAT III
 - Baan 07L en 07R: Geen ILS, enkel VOR visuele nadering
- De landingsprocedures en navigatie per satelliet (PBN-RNP)

Voortaan kunnen de landingen plaatsvinden dankzij de navigatie per satelliet volgens PBN-landingsprocedures (Performance Based Navigation).

In tegenstelling tot het conventionele navigatiesysteem, gebaseerd op bakens en hulpsystemen bij landingen aan grond om de vliegtuigen te begeleiden, gebruikt de toekomstige luchtvaartnavigatie onder andere satelliet signalen. De PBN-begeleiding gebeurt driedimensionaal. Zij is precies en verbetert de toegankelijkheid van luchthavens in geval van onbeschikbaarheid van het conventionele apparaat.

Belgocontrol heeft in de A.I.P.'s, op datum van 11 oktober 2018, een naderingsprocedure per satelliet voor baan 19 gepubliceerd, voor de luchthaven van Brussel-Nationaal. Dit is reeds het geval voor baan 25R, 25L en 01 sinds maart 2017. Deze PBN-naderingsprocedures zijn bovendien ook al ontwikkeld voor baan 07R en 07L. Voorlopig zijn deze procedures tijdelijk gepubliceerd bij vereiste omstandigheden (grote werken op de luchthaven, onderhoudswerkzaamheden, enz.).

- Overzicht van de naderingsprocedures en PBN-landingsprocedures van Belgocontrol, **gebupliceerd in de A.I.P.'s voor de luchthaven Brussel-Nationaal**
- | | |
|----------------|--------------------|
| - Baan 25R/25L | 02/03/2017 |
| - Baan 01 | 02/03/2017 |
| - Baan 19 | 11/10/2018 |
| - Baan 07L/07R | tijdelijke aanpak: |

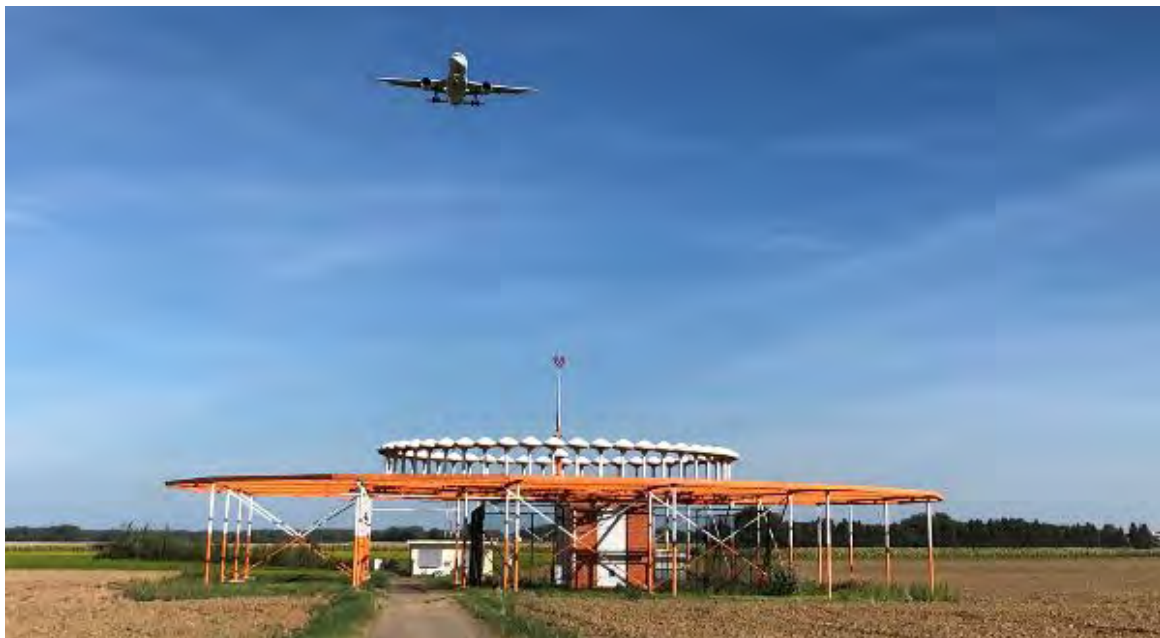
- ✓ 2016: Gepubliceerd op 12 mei 2016, enkel het gebruik van een RNP-procedure voor baan 07 Left tussen 26 juli en 25 september 2016
- ✓ 2018: Gepubliceerd op 17 oktober 2018, enkel gebruikt tussen 8 november en 13 december 2018, stopzetting van publicatie via NOTAM voor de RNP-procedures voor banen 07 Left en 07 Right.



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

CIV°	=	Chièvres, zuidelijke bestemming (Frankrijk, Spanje, Portugal, Afrika)
KOKSY*	=	Koksijde, westelijke bestemming (Engeland)
DENUT*	=	Bassevelde-Eeklo, westelijke bestemming (Engeland + 240 voet)
HELEN*	=	Axel-Zelzate, noordelijke bestemming (Nederland, Engeland)
ELSIK*	=	Kleine-Brogel, noordelijke bestemming (weinig gebruikt)
NICKY°	=	Sint-Niklaas, noordelijke bestemming (Scandinavië)
LNO°	=	Olné, oostelijke bestemming (Noord-Duitsland)
SPI°	=	Sprimont, oostelijke bestemming (Noord-Duitsland)
SOPOK*	=	Lierneux-Diekirch (L), oostelijke bestemming (Boven Frankfurt)

PITES*	=	Wasserbillig (L), oostelijke bestemming (zuiden van Karlsruhe)
ROUSY*	=	Bettembourg (L), zuidoostelijke bestemming (Frankrijk)
RITAX*	=	Bertogne
GILOM*	=	Bevekom
REMBA*	=	Autre-Eglise
NIVOR*	=	Woutersbrakel
RUDIX*	=	Ohey-Andenne
COSTA°	=	Knokke-Het-Zoute
FLORA°	=	Geetbets, bestemming bakens via het oosten
AFI°	=	Affligem, bestemming bakens via het westen
ANT°	=	Antwerpen, bestemming bakens via het noorden
BUB°	=	Brussel, bakens gelegen aan het einde van ban 07R
BUN°	=	Heist-op-den-Berg, bestemming bakens door het noorden
DIK°	=	Diekirch, vertrek bakens richting Duitsland
GSY°	=	Gosselies, bestemming bakens door het zuiden (01-07R/L)
HUL°	=	Huldenberg, vertrek bakens richting het zuiden en zuidoosten



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



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

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

Cijfer= nummering van de versie van die vlucht

Laatste letter= gebruikte baan

- Landingssysteem 

A baan 19 & 25

B baan 01 & 07

- Opstijgingsprocedure 

C baan 25 Right (enkel overdag, vliegtuigen met 1-2 of 3 reactoren bocht 700/1700 voet)

D baan 25 Right (enkel overdag, vliegtuigen met 4 reactoren bocht 4000 voet + kanaal)

E baan 25 Left enkel, overlay RNAV van procedure Q

F baan 01

G baan 25R, overlay RNAV van procedure C

H baan 07 Left enkel, procedure Rechtdoor

J baan 07 Right enkel, procedure Rechtdoor

K baan 25 Right, overlay RNAV van procedure D

L baan 19 (bocht Helen, Denut en Nicky met 1700 voet naar rechts)

M baan 25 Right, overlay RNAV van procedure Z

N baan 19 (bocht Helen, Denut en Nicky met 700 ft naar links Single RWY)

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

Q baan 25 Left enkel

T baan 07 Left enkel, overlay RNAV van procedure H

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

V baan 07 Right enkel, overlay RNAV van procedure J

- W baan 07 Left enkel, procedure Leuven West (onderbroken sinds 2015)
- Y baan 07 Right enkel, procedure Leuven West (onderbroken sinds 2015)
- Z baan 25 Right (omleidingsroute via de Ring)

3.3 Waarde van de inhoud van de informatie opgenomen in de A.I.P.

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



3.4 Aanpassing van de procedures naar aanleiding van magnetische afwijkingen

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

3.5 Recentste beslissingen genomen door de Regering

Ministerraad van 19 december 2008 - B.63

Ministerraad van 26 februari 2010 – B.22

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

« d. Belgocontrol

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

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



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

De beslissingen van de Ministerraden van 19 december 2008 en 26 februari 2010 in het kader van het beheer van de geluidshinder op de luchthaven Brussel-Nationaal zullen volledig worden uitgevoerd. Er zal met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een samenwerkingsakkoord i.v.m. geluidsnormen onderhandeld worden.

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

3.5.1 Reeds uitgevoerde punten van de overeenkomst

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



3.5.2 Aanpassing van de luchtvaartprocedures en datum van tenuitvoerlegging

- Fase 1 – 28 juli 2012 :
Betreft 1 opstijgprocedure :
 - ✓ Vluchten CIV 25R van zaterdag en zondag, overheveling van de Chabert route CIV 1 E naar de Kanaal route, CIV 8 D ; van kracht sinds zaterdag 28 juli 2012

- Fase 2 – 13 december 2012 :
Betreft 3 opstijgprocedures :
 - ✓ Herdefiniëring van de in 2003 bestaande route richting CIV vanaf baan 20
 - ✓ Gebruik van de dag-routes tijdens de nacht voor de opstijgingen richting zuidoost
 - ✓ Afschaffing van de huidige nachtroutes PITES 3 N en ROUSY 3 N ;
van toepassing sinds donderdag 13 december 2012

- Fase 3 – 11 juli 2013 :
Betreft 1 landingsprocedure :
 - ✓ De shortcut landingsprocedures richting baan 02 vanaf Tienen-Leuven richting Wavre – Rixensart en Ter Hulpen, die in geen enkel Regeerakkoord noch in een luchtvaartkundige publicatie voorkwamen, werden verboden door de instructie van het DGLV van 6 december 2012, en hun afschaffing werd inderdaad bevestigd door Belgocontrol sinds 11 juli 2013. De benaderingsprocedure naar baan 01 zoals gepubliceerd in de AIP onder kaart AD2 EBBR IAC.07 moet strikt worden gevolgd ; van kracht sinds donderdag 11 juli 2013

- Fase 4 – 19 september 2013 :
 - ✓ WINDNORMEN : een instructie werd aan BELGOCONTROL gegeven in september 2012, de IKW heeft echter een validatiestudie van de windnormen op baan 02/20 gevraagd, om budgettaire redenen kon deze studie pas geprogrammeerd worden in 2013, de EGIS-AVIA studie werd gefinaliseerd op woensdag 3 juli 2013 en meteen opgestuurd naar de vertegenwoordigers van de Vicepremiers belast met de coördinatie en het algemene politieke beleid.

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

en de limietwaarden die in het informaticasysteem van de verkeerstoren van Belgocontrol moeten worden ingevoerd vast te leggen:

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





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

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

- Fase 5 – 9 januari 2014 :

Betreft 2 opstijgprocedures :

- ✓ BOCHT RECHTS NOORDEN : herdefiniëring van de routes CHIEVRES en DENUT

- Fase 6 – 6 februari 2014 :

Betreft meerdere opstijgprocedures :

- ✓ BOCHT LINKS OOSTEN : herdefiniëring van de routes SOPOK, PITES en ROUSY
- ✓ Wijziging van de gebruiksvoorwaarden van de routes : 136 ton voor de C-routes en meer dan 136 ton voor de D-routes
- ✓ Nieuwe Y-routes te gebruiken voor de meer dan 136 ton naar de bestemmingen Lno, Spi, Pites, Rousy en Sopok als het militair luchtruim beschikbaar is
- ✓ Wijziging van de voorwaarden van gebruik van de alternatieve omleidingsroutes Z en D



- Fase 7 – 6 maart 2014 :

Betreft meerdere opstijgprocedures :

- ✓ Wijziging van de opstijgroutes 07 Right richting bakens Civ, Lno, Spi, Pites, Rousy en Sopok door een rechtdoor opstijgen in de as van de baan

Deze 7 fases werden door de Arresten van de Raad van State n° 238.283 en n° 238.284 van 22 mei 2017 gevalideerd, deze instructies zijn geen plannen noch **programma's en ze zijn niet onderhevig aan een beoordeling van de milieueffecten**. De Directeur van de Ombudsdienst is een bekwaam iemand inzake het vliegverkeer en heeft geen enkel belangenconflict.

3.6 De ministeriële instructies

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

- 1972-06-13- MOT – Verdeling van de procedures voor het opstijgen
- 1972-06-29- RLW – Opstijgingsprocedure met bocht van 700/1700 voet
- 1973-09-06 – RLW – Speciale opstijgingsprocedure voor vliegtuigen met 4 reactoren
- 1974-07-24- MOT – Speciale opstijgingsprocedure tijdens het weekend
- 1988-12-14 – RLW – **Preferentieel baangebruik voor s 'nachts**
- 2003-05-13 – DGLV – Windnormen op vraag van de luchtvaartmaatschappijen
- 2003-08-26 – DGLV – Keuze van de opstijgings- en landingsbaan in gebruik
- 2003-10-16 – MOT- Preferentieel baangebruik van banen en opstijgingsprocedures
- 2003-12-19 – DGLV – Windnormen
- 2003-12-24 – DGLV – Windnormen
- 2004-02-27 - DGLV – Windnormen
- 2004-02-28 - MOT – Preferentieel baangebruik van banen
- 2004-03-09 - DGLV – Methodologische berekening voor de windnormen
- 2004-05-17 - MOT – Preferentieel baangebruik en SID procedures
- 2005-01-17 - DGLV - Windnormen
- 2005-04-20 - MOT – Keuze van baangebruik, principe van kantelen
- 2005-05-20 - MOT – Preferentieel baangebruik op zaterdag
- 2005-09-07 - MOT – Preferentieel baangebruik op zaterdag, kalmte perioden
- 2006-04-27 - DGLV – Procedure van selectie baangebruik, afschaffen van kantelen



2008-01-10 - MOT – Preferentieel baangebruik van banen op zaterdag
2008-12-19 - MOT – **Preferentieel baangebruik van banen 's nachts**
2008-12-19 - MOT – Preferentieel baangebruik van banen in het weekend
2010-04-21 - MOT - Windnormen
2012-03-15 - MOT – Preferentieel baangebruik en windnormen
2012-06-21 - MOT – Opstijgingsprocedure SID 25R Delta/Kanaal en 07 Rechtdoor
2012-06-22 - MOT – Opstijgingsprocedure SID 25R tijdens het weekend
2012-12-06 - DGLV – Respect van de procedures en shortcuts
2013-07-17 - DGLV - Windnormen
2013-12-16 - DGLV – Aanpassing van PRS op het gebied van windnormen
2014-05-08 - MOT – Preferentieel baangebruik van banen en piekuren
2014-10-23 - MOT – Moratorium op procedure linkse lange bocht 25R
2015-06-23 - MOT – Intrekking van de procedure 07 Rechtdoor
2016-03-15 - MOT – Tijdelijke RNP-procedure 07L
2018-08-20 - MOT – Tijdelijke RNP-procedure 07L/R

3.7 Opeenvolging van Ministers belast met het Luchthavendossier

- ➔ Alfred Bertrand (CVP), 19.03.1966 tot 08.11.1971
- ➔ Fernand Delmotte (PSB), 21.01.1972 tot 23.11.1972
- ➔ Edouard Anseele (BSP), 26.01.1973 tot 23.10.1973
- ➔ Jef Ramaekers (BSP), 23.10.1973 tot 19.01.1974
- ➔ Jos Chabert (CVP), 25.04.1974 tot 09.04.1980
- ➔ Guy Spitaels (PS), 18.05.1980 tot 02.04.1981
- ➔ Valmy Féaux (PS), 09.04.1981 tot 21.09.1981
- ➔ Herman De Croo (PVV), 17.12.1981 tot 13.12.1987
- ➔ Jean-Luc Dehaene (CVP), 09.05.1988 tot 07.03.1992
- ➔ Guy Coëme (PS), 07.03.1992 tot 23.01.1994
- ➔ Elio di Rupo (PS), 23.01.1994 tot 23.06.1995
- ➔ Michel Daerden (PS), 23.06.1995 tot 12.07.1999
- ➔ Isabelle Durant (Ecolo), 12.07.1999 tot 05.05.2003
- ➔ Laurette Onkelinx (PS), 05.05.2003 tot 12.07.2003



- Bert Anciaux (Spirit), 12.07.2003 tot 20.07.2004
- Renaat Landuyt (SP-a), 20.07.2004 tot 20.12.2007
- Yves Leterme (CD&V), 21.12.2007 tot 14.02.2008
- Inge Vervotte (CD&V), ff, 15.02.2008 tot 02.03.2008
- Yves Leterme (CD&V), 03.03.2008 tot 19.03.2008
- Etienne Schouppe (CD&V), 20.03.2008 tot 06.12.2011
- Melchior Wathelet (cdH), 07.12.2011 tot 21.07.2014
- Catherine Fonck (cdH), 21.07.2014 au 11.10.2014
- Jacqueline Galant, (MR), 11.10.2014 tot 18.04.2016
- François Bellot, (MR), 18.04.2016

3.8 Opeenvolging van politieke beslissingen

- 5 september 1991 :

Politiek akkoord " De Nationale luchthaven en omgeving : naar een harmonieus evenwicht"

- 31 december 1999 :

Ministerieel besluit over het beperken van de nachtvluchten met verbod op elk vliegverkeer tijdens de nacht

- 11 februari 2000 :

1e politiek akkoord over de problematiek van de luchthaven, dat beslist om het aantal personen blootgesteld aan lawaaihinder zoveel mogelijk en op een systematische manier te beperken

- 9 februari 2001 :

2e politiek akkoord over de problematiek van de luchthaven, beoogt dat alle nachtvluchten vanaf één enkele baan en op één enkele baan worden geconcentreerd



- 22 februari 2002 :

Principieel akkoord tussen de Federale Regering, de Vlaamse Regering en de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende een samenhangende beleid op gebied van nachtelijke geluidshinder op de luchthaven Brussel-Nationaal

- 16 juli 2002 :

Bevestiging door het Interministerieel Overlegcomité van het principieel akkoord van 22 februari 2002 over de invoering van geoptimaliseerde opstijgroutes tijdens de nacht

- 29 november 2002 :

Het Interministerieel Overlegcomité stelt de veranderingen van het baangebruik uit

- 24 januari 2003 :

Het Interministerieel Overlegcomité voert het begrip van een zekere spreiding van de nachtvluchten in om het gekend probleem betreffende de frequentie op te lossen, de bestemming van de vluchten wordt als logisch spreidingscriterium genomen, het principe van concentratie van de routes tijdens de nacht wordt opgegeven

- 10 juli 2003 :

Programma van de meerderheidsregeringspartijen die een principe van rechtvaardige verdeling van de vluchten rond de luchthaven opstellen

- 28 oktober 2005 :

Project van spreiding door rotatieconcentratie van het baangebruik (geen akkoord)

- 05 mei 2006 :

Eerste wetsontwerp over de vastlegging van de vluchtprocedures, discussies in het Parlement

- 19 december 2008 :

Regeerakkoord over een billijke verdeling van de vluchten

- 26 februari 2010 :

Regeerakkoord over een billijke verdeling van de vluchten

- december 2011 :

Regeringsverklaring over een uitvoering van de regeringsverklaringen 2008/2010 met als doel een billijke verdeling van de vluchten

- 23 oktober 2014 :

Instructie over het Moratorium op de brede 25R bocht en de CIV-kanaalprocedure



3.9 Belangrijkste aanpassingen van de Vluchtprocedures

- Tot 15 mei 1972 :

Baanselectie in functie van de dominante winden. Baan 25R is de preferentiële baan : de **propellervliegtuigen draaien op 2000 voet en de straalvliegtuigen op 3000 voet, 's nachts** opstijgingen van baan 02 tussen 23.00 uur en 06.30 uur

- Van 16 mei 1972 tot 31 juli 1972 :

Uitproberen van de opstijgroutes vanaf baan 25R met bocht naar links en naar rechts op 500 voet, bocht naar links enkel voor de propellervliegtuigen. De andere vliegtuigen naar GATTA draaien naar rechts en volgen een omleidingsprocedure rond Brussel (ingevoerd per NOTAM 11 van 18 april 1972 en afgeschaft per NOTAM 27 van 20 juli 1972)



- 1 augustus 1972 tot 31 oktober 2002 :

Baanselectie in functie van de dominante winden, baan 25R preferentieel, bocht naar rechts op 700 voet en op 1700 voet naar links om de gemeente van Zaventem te vermijden

- 17 januari 1974 :

De zwaardere vliegtuigen draaien naar links op een hoogte van 4000 voet, nieuwe DELTA opstijgprocedure

- 22 juli 1974 tot 22 februari 2001 :

De 25R opstijgingen richting Chièvres volgen de rechtlijnige "Chabert"- route van vrijdag 17 uur 00 tot maandag 06 uur 00 ter vervanging van de Ring- route

- 19 december 1988 :

Opstijgbaan 20 is tijdens de nacht preferentieel voor de vertrekken naar het Oosten vanaf 02.30 uur

- 10 december 1992 :

Nieuwe speciale opstijgprocedure van 25R " Ronde van Brabant " genaamd die een rondweg maakt via het Noorden en de Ring van Brussel

- 03 februari 1994 :

Afschaffing van de mogelijkheid om baan 02 tijdens de nacht te gebruiken voor de opstijgingen met het oog de hinder beter te verdelen

- 22 mei 1997 :

Volledige afschaffing van de speciale rondweg-**opstijgprocedure 'Ronde van Brabant'** tijdens de nacht

- 12 oktober 2000 :

De bocht 25R naar links wordt uitgevoerd op 2000 voet

- 23 februari 2001 :

Afschaffing van de speciale weekend-procedure " Chabert Route "



- 19 april 2001 :

Opnieuw invoeren van de speciale rondweg opstijgprocedure " Ronde van Brabant " via het Noorden en de Ring van Brussel

- 31 oktober 2002 :

Vorbereidende fase van de concentratie tijdens de nacht door nieuwe opstijgprocedures enkel vanaf baan 25R, « A.AC. – geoptimaliseerde klim »

- 26 december 2002 :

Intrekken van het project van concentratie tijdens de nacht voor al de opstijgingen vanaf baan 25R

- 15 mei 2003 :

Lichte spreiding tijdens de nacht in de partiele concentratie, enkel voor vliegtuigen met een individuele geluidsquota onder de 4 die van baan 20 opstijgingen richting Chièvres en Huldenberg

- 12 juni 2003 :

Versterkte spreiding tijdens de nacht in een partiele concentratie

- 12 juni 2003 :

De bocht 25R naar links vindt plaats op 1700 voet

- 12 juni 2003 :

Een nieuwe nachtprocedure door Brussel (Kanaalroute) wordt in dienst genomen voor de vluchten naar het baken CIV in Chievres (enkel voor de vliegtuigen met een individuele geluidsquota van minder dan 4)

- 22 juli 2003 :

Versterkte spreiding tijdens de nacht in een gedeeltelijke concentratie zonder quota-limiet op baan 20, al de vluchten richting Huldenberg vertrekken van baan 20

- 15 maart 2004 :

Invoering van het principe van "omkering", dit is de volledige handhaving van het vliegverkeer op dezelfde baan 02/20 in functie van de meteorologische omstandigheden



(men wisselt van 02 op 20 of van 20 op 01 in functie van de voorziene preferentiële periodes in geval dat het onmogelijk is het plan toe te passen ten gevolge van de meteorologische omstandigheden)

- 22 maart 2004 :

Spreiding tijdens de nacht door banenwissel in functie van een spreidingsplan en een uurregeling

- 27 maart 2004 :

Opnieuw in gebruik nemen van de speciale procedure naar het baken CIV in Chièvres, de zogenaamde « Chabert route », maar enkel op zaterdag en zondag tussen 06:00 uur en 23:00 uur als baan 25R in gebruik is

- 15 april 2004 :

Het stijgingspercentage van opstijgende vliegtuigen dat minimum 4% bedroeg tot 3200 voet wordt verhoogd naar 7%

- 18 april 2004 :

Spreiding tijdens de dag door banenwissel maar enkel tijdens het weekend volgens een spreidingsplan en een uurregeling

- 28 april 2005 :

Beperkte spreiding zonder preferentieel gebruik van baan 01 in uitvoering van het Arrest van het Hof van beroep van Brussel van 17 maart 2005

- 22 mei 2005 :

Beperkte spreiding op zaterdag zonder preferentieel gebruik van baan 20

- 8 mei 2006 :

Afschaffing van het principe van "omkering " op de banen 02/20

- februari 2009 :

Afschaffing van elk Spreidingsplan

- 28 juli 2012 :

Afschaffing van de speciale weekendprocedure, de zogenaamde « Chabert route », en eerste ingebruikneming van een « billijke Verdeling van de 25R-opstijgingen»



- 28 juli 2012 :

De vluchten overdag richting het bakken van Chièvres gebruiken op zaterdag en zondag tijdens de Kanaalprocedure

- 13 december 2012 :

Aanpassing van de opstijgprocedures van baan 20

- 11 juli 2013 :

Afschaffing van de shortcuts bij de benaderingsfase van de landingen op baan 02

- 19 september 2013 :

Banen 02/20 worden banen 01/19 naar aanleiding van magnetische variatie

- 09 januari 2014 :

Aanpassing van de opstijgprocedures naar het noorden vanaf baan 25R

- 06 februari 2014 :

Aanpassing van de opstijgprocedures naar het oosten en het Zuiden vanaf baan 25R

- 06 maart 2014 :

Aanpassing van de opstijgprocedures naar het oosten op de banen 07R/L, Rechtdoor

- 02 april 2015 :

Wijziging van de opstijgprocedures naar het Oosten en het zuiden vanaf baan 25R, afschaffing van de brede bocht 25R naar de bakens Sopok, Pites en Rousy – Milieustakingsvordering.

3.10 Wet op de uitwerking van luchtvaartprocedures



Het werkelijk doel van een dergelijke wet is niet enkel de beslissing van de besluitvormers, het doel van deze wet is het aanpassen van de procedures van een administratief besluit en bijgevolg ervoor te zorgen dat elke juridische betwisting van het Raad van State vanaf heden naar het Constitutionele Hof wordt verplaatst. De wet voorziet geen organisatieschema met de vluchten en het baangebruik, de bijlage van de wet zou het beginpunt moeten zijn voor elke mogelijke wijziging die er zou moeten gebeuren volgens de

beschreven procedure van de wet.

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

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

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

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

Voorontwerp van Wet betreffende het exploitatiekader van de luchthaven Brussel-Nationaal, onderworpen aan de Gewesten, geen enkele regeringsmeerderheidsovereenkomst, niet opgevolgd project

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

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

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

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

3.11 Wet over de Overheidscontroleorgaan

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

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

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



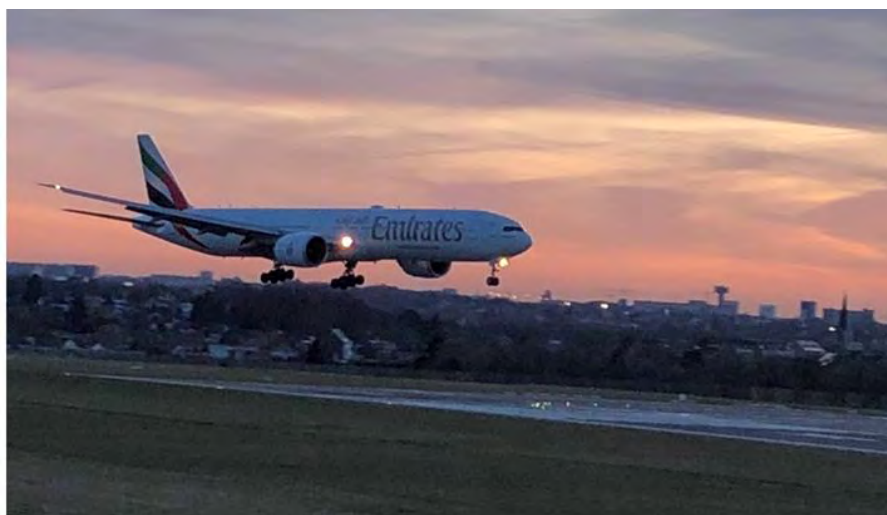
3.12 Jurisprudentie

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



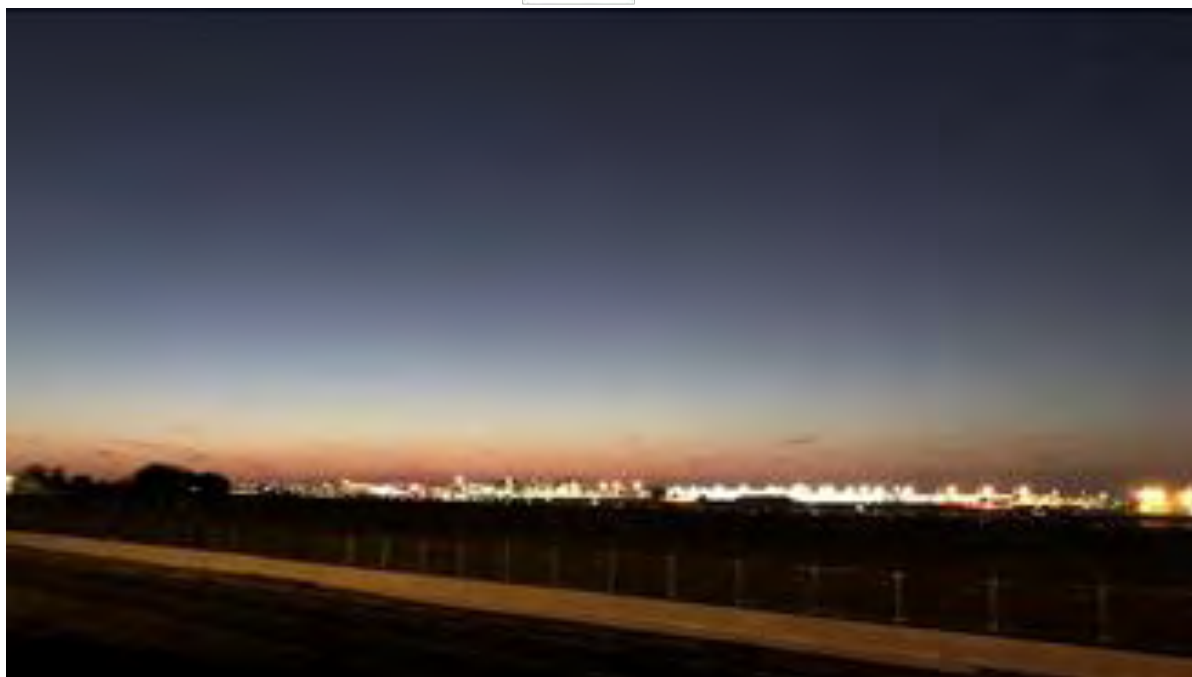
- Arrest van 9 juni 2005 Hof van Beroep te Brussel - n° R.G. 2005/AR/20, Milieustakingsvordering
- Arrest van 13 juni 2005 Raad van State - n° 145.837
- Arrest van 7 juli 2005 Raad van State - n° 147.401
- Arrest van 14 juli 2005 Raad van State - n° 147.660
- Arrest van 22 september 2005 Raad van State - n° 149.312
- Vonnis van 20 januari 2006 Hof van Eerste Aanleg te Brussel, NL, 05/1621/C
- Arrest van 21 december 2005 Raad van State - n° 153.074
- Arrest van 25 januari 2006 Raad van State – n° 154.135
- Arrest van 21 maart 2006 Hof van Beroep te Brussel, Nederlandstalige Kamer - n° 2005/KR/298
- Arrest van 9 mei 2006 Raad van State - n° 158.547, 158.548 et 158.549
- Arrest van 10 mei 2006 Raad van State - n° 158.606
- Arrest van 6 juni 2006 Raad van State - n° 159.614
- Arrest van 6 juni 2006 Raad van State, Nederlandstalige Kamer, n° 159.615
- Arrest van 14 september 2006 Hof van Cassatie -- n° C.05.0288.F
- Arrest van 21 december 2006 Hof van Cassatie – n° C.05.0464.F – C.05.0465.F et C.05.0466.F
- Vonnis van 22 december 2006 Hof van Eerste Aanleg te Brussel – n° 06/1178/C
- Vonnis van 8 februari 2007 Hof van Eerste Aanleg te Brussel – n° 06/12095/A
- Arrest van 4 april 2007 Raad van State - n° 169.809
- Arrest van 29 juni 2007 Raad van State - n° 172.988
- Arrest van 3 januari 2008 Hof van Beroep te Brussel n° 2005/KR/298
- Arrest van 7 februari 2008 Raad van State - n° 179.385
- Arrest van 29 mei 2008 Hof van Beroep te Brussel - n° 2008/4279
- Arrest van 17 november 2008 in algemene vergadering van het Raad van State - n° 187.998
- Arrest van 14 juli 2009 Hof van Beroep te Brussel, 17^{de} Kamer, RG n° 2007/AR/1024
- Arrest van 11 december 2009 Raad van State - n° 198.860
- Arrest van 13 januari 2010 Raad van State - n° 199.465
- Arrest van 18 mei 2010 Hof van Beroep te Brussel, 1^{ste} Nederlandstalige Kamer 2007/AR/2410
- Arrest van 25 mei 2010 Raad van State - n° 204.258
- Vonnis van 14 april 2011 Hof van Eerste Aanleg te Brussel – n° 79/71/11, R.G. 08/16964/A

- Arrest van 19 mei 2011 Raad van State – n° 213.359
- Arrest van 19 mei 2011 Raad van State – n° 213.360
- Arrest van 10 mei 2012 Raad van State - n° 219.304
- Arrest van 22 juni 2012 Hof van Cassatie, C.10.0487.F/1
- Arrest van 24 juni 2014 Raad van State– n° 227.805
- Arrest van 8 juli 2014 Raad van State – n° 228.003
- Arrest van 8 juni 2014 Raad van State – n° 228.004
- Vonnis van 31 juli 2014 Hof van Eerste Aanleg te Brussel – n° 14/3600/A, Milieustakingsvordering
- Vonnis van 7 mei 2015 bij verstek van de Rechtbank voor Eerste Aanleg te Brussel – n° 15/1013/A, Milieustakingsvordering
- Vonnis van 11 mei 2015 bij verstek van de Rechtbank voor Eerste Aanleg NL te Brussel – n° 2015/956/A, Milieustakingsvordering
- Vonnis van 6 april 2016 Hof van Eerste Aanleg NL te Brussel, n° 15/2896/A, Milieustakingsvordering
- Arrest van 31 maart 2017 Hof van Beroep te Brussel, 18^{de} Kamer, 2011/AR/1971
- Arrest van 22 mei 2017 Raad van State – n° 238.283
- Arrest van 22 mei 2017 Raad van State – n° 238.284
- Vonnis van 19 juli 2017 Hof van Eerste Aanleg te Brussel – n° 16/4222/A, Milieustakingsvordering
- Arrest van 20 oktober 2017 Raad van State - n° 239.474
- Vonnis van 30 mei 2018 Hof van Eerste Aanleg NL te Brussel, n° 16/2053/A, Milieustakingsvordering
- Vonnis van 1 februari 2019 Hof van Eerste Aanleg te Brussel, n° 18/4372/A, Milieustakingsvordering



3.13 Organisatie van de nachtvluchten sinds 1988

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



Periode	Gebruik van baan 20	Gebruik van baan 25 R
19.12.1988	02.30 tot 06 uur, de vertrekken naar Huldenberg en het oosten	23.00 tot 06 uur, al de vertrekken naar het noorden, het westen en het zuiden
10.12.1992	02.00 tot 06 uur, enkel de vertrekken naar Huldenberg	23.00 tot 06 uur, N-W-Z, en de Heavy 's2 naar Hul hebben de toelating om tussen 23 en 06 uur op te stijgen volgens de « Ronde van Brabant » procedure
09.12.1993	02.00 tot 06 uur, enkel de vertrekken naar Huldenberg	23.00 tot 06 uur, N-W-Z, en de Heavy 's en B727 naar Hul MOETEN vertrekken van baan 25 R tussen 23 en 06 uur volgens de « Ronde van Brabant » procedure
28.04.1994	01.00 tot 06 uur, enkel de lichte vliegtuigen naar Huldenberg	23.00 tot 06 uur, N-W-Z, en de Heavy 's, B727 en vliegtuigen waarvan de prestaties niet toelaten op te stijgen van baan 20 MOETEN vertrekken van baan 25 R tussen 23 en 06 uur op de « Ronde van Brabant » procedure

22.05.1997	01.00 tot 06 uur, enkel de opstijgingen naar Chièvres en Huldenberg voor al de vliegtuigtypes	23.00 tot 06 uur N-W-Z, de Ronde van Brabant is nog enkel in gebruik tussen 23 en 01 uur voor de vliegtuigen naar Hul waarvan de prestaties het niet toelaten op te stijgen van baan 20
19.04.2001	01.00 tot 06 uur, enkel de lichte vliegtuigen naar Chièvres en Huldenberg	23.00 tot 06 uur N-W-Z, de Ronde van Brabant is verplicht tussen 23 en 06 uur voor AL de vliegtuigen naar Hul waarvan de prestaties het niet toelaten op te stijgen van baan 20
31.10.2002	1.00 tot 06 uur, enkel de lichte vliegtuigen naar Chièvres en Huldenberg	23.00 tot 06 uur, nieuwe geoptimaliseerde routes naar het noorden, het westen en het zuiden. De Pajottenland-route vervangt de Ronde van Brabant voor de zware vliegtuigen richting Huldenberg
26.12.2002	Geen enkel verkeer (nooit toegepast, beslissing uitgesteld en ingetrokken)	23.00 tot 06 uur, al de opstijgingen naar het noorden, het zuiden, het oosten en het westen tijdens de nacht (nooit toegepast, beslissing uitgesteld en ingetrokken)
15.05.2003	23.00 tot 06 uur, enkel de vliegtuigen met een individuele lawaaiquota van minder dan 4 naar Chièvres en Huldenberg	23.00 tot 06 uur, enkel de vertrekken naar het noorden. De vliegtuigen met een individuele geluidsquota van minder dan 4 vliegen via het kanaal, de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4 en 12 naar Chièvres en Huldenberg maken een bocht via de ring

23.07.2003	23.00 tot 06 uur, al de vliegtuigen richting Huldenberg zonder geluidsquota limiet	23.00 tot 06 uur, enkel de vertrekken naar het noorden. De vliegtuigen met een individuele geluidsquota onder 4 vliegen via het kanaal, de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4 en 12 maken een bocht via de ring
22.03.2004	Spreiding tijdens de nacht	Spreiding tijdens de nacht
18.04.2004	Spreiding tijdens de nacht	Spreiding tijdens de nacht
02.02.2009	Afschaffing van de spreiding	Afschaffing van de spreiding
02.02.2009	23.00 tot 06 uur, al de vliegtuigen naar Huldenberg zonder geluidsquota (QC 8,0 sinds 25 oktober 2009)	23.00 tot 06 uur, enkel de vertrekken naar het noorden. De vliegtuigen met een individuele geluidsquota onder 4 vliegen via het kanaal, de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4 en 12 maken een bocht via de ring
01.07.2010	23.00 tot 06 uur, al de vliegtuigen QC 8,0 naar Huldenberg maar met een maximaal gewicht van 200 ton bij opstijgingen	23.00 tot 06 uur, enkel de vetrekken naar het noorden. De vliegtuigen met een individuele geluidsquota onder de 4,0 vliegen via het kanaal, de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4,0 en 8,0 maken een bocht via de ring. De vliegtuigen van meer dan 200 ton richting Huldenberg gebruiken de « Zulu » omleidingsroutes via de ring.



3.14 ICAO en definitie van de windnormen

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

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

Derhalve is een baan die op een luchthaven niet gebruikt wordt om het lawaai te verminderen noch in het kader van een preferentieel banenplan (PRS) een niet preferentiële baan die enkel als alternatieve of secondaire baan wordt gebruikt en enkel in head wind condities of ten gevolge van de sluiting of de tijdelijke onbeschikbaarheid van de bij voorkeur gebruikte preferentiële baan. Het OACI PANS-OPS document inzake de baanselectie en de windcomponenten (Doc. 1868 Procedures voor de luchtvaartnavigatiediensten, Technisch beheer van de luchtvaartuigen, Volume I : Vliegprocedures). I-7-2-1 15/3/07 No 1 en de aanbevelingen van ICAO inzake het gebruik van preferentiële banen met het oog op de vermindering van het lawaai bevat in de documenten – ICAO, Procedures voor de luchtvaartnavigatiediensten, Technisch beheer van het vliegverkeer, Volume I luchtvaartprocedures, 5e éditie, 2006 :

Chapiter 2

NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS AND ROUTES

2.1 NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

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

2.1.2 Runways should not normaly be selected for preferential use for landing



unless they are equipped with suitable glide path guidance, e.g. ILS, or a visual approach slope indicator system for operations in visual meteorological conditions.

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

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

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

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

De ICAO commissie van aeronautiek heeft, met haar document AN-WP/8549.PDP van 20 november 2011, een voorlopig rapport opgesteld voor een wijzigingsvoorstel van het PANS-ATM betreffende de gebruikte baankeuzeprocedure die 7 knopen rugwind als doorslaggevende factor aanbeveelt voor de baankeuze om het lawaai te verminderen, en het zelfde wijzigingsvoorstel stelt voor de rukwinden aan te geven in haar meteorologische voorspellingen van zodra de rukwinden 5 knopen overschrijden. De Commissie heeft ingestemd met het overmaken van deze voorstellen aan de verdragstaten ; Op 28 februari



2013 heeft ICAO aan de Lidstaten een wijzigingsvoorstel gestuurd van de procedures van luchtvaartnavigatiediensten inzake de baankeuze in functie van windcriteria door een verhoging voor te stellen van de rugwindwaarden van 5 naar 7 knopen als doorslaggevende factor bij de gebruikte baanselectie om het lawaai te verminderen, en hetzelfde wijzigingsvoorstel stelt voor om de rukwinden aan te geven in de meteorologische vooruitzichten van zodra de rukwinden 5 knopen overschrijden. De opmerkingen van de deelstaten op dit wijzigingsvoorstel waren verwacht voor 14 juni 2013 en dit wijzigingsvoorstel moest van krachten worden op 13 november 2014

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

- wind calm : wind van minder dan 1 knoop (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind)
- light wind : wind van minder dan 3 knopen (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind)
- Rukwind : variatie van 10 knopen of meer van de gemiddelde windsnelheid tijdens de laatste 10 minuten (variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 10 kt or more) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c, 2)
- Rukwinden als speciale procedures voor verminderde geluidshinder worden toegepast : variatie van 5 knopen of meer van de gemiddelde windsnelheid tijdens de laatste 10 minuten (variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 5 kt or more when noise abatement procedures are applied) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c ,1)



3.15 Evolutie van de waarden van de windcomponenten

- Sinds 1980 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 8 knopen rugwind (14.7 km/u) zonder rukwinden volgens AIP AD.2.EBBR-10 punt 5.2.a, laatste versie gepubliceerd op 26 december 2002.

- 12.06.2003 :

25 knopen zijwind (46 km/u) en 10 knopen rugwind (18.5 km/u) rukwinden inbegrepen volgens AIP amendement 06/2002, gepubliceerd op 9 mei 2003, AD 2-EBBR 10, punt 5.2.a Preferential Runway System.

- 19.02.2004 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 5 knopen rugwind (9.2 km/u) rukwinden inbegrepen volgens AIP amendement 02/2004, gepubliceerd op 05 februari 2004, AD 2-EBBR-16, punt 7.2.a Preferential Runway System.



- 19.02.2004 :

25 knopen zijwind (46 km/u) en 10 knopen rugwind (18.5 km/u) rukwinden inbegrepen volgens NOTAM A244/2004.

- 04.03.2004 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 10 knopen rugwind (18.5 km/u) rukwinden inbegrepen volgens AIP amendement 03/2004, gepubliceerd op 04 maart 2004.

- 05.03.2004 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 8 knopen rugwind (14.7 km/u) rukwinden inbegrepen volgens NOTAM A291/2004, maar tijdens de nacht (23.00 tot 05.59 uur lokale tijd) wordt baan 20 ook als preferentiële baan aangewezen voor het vliegverkeer richting de bakens Lno, Spi, Sopok, Pites of Rousy. Deze versie vervangt het amendement 03/2004 van de AIP dat verscheen op 04 maart 2004 en dat in voege moest treden op 18 maart 2004.

- 19.03.2004 :

NOTAM A383/2004 bevestigt de waarden van de windcomponenten die hiervoor werden ingevoerd maar beperkt hun toepassing tot 22 maart 2004 om 22 uur 59 lokaal.

- 22.03.2004 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 5 knopen rugwind (9.2 km/u) rukwinden inbegrepen voor de banen 25 rechts, 25 links, 07 rechts, 07 links en 15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 0 knopen rugwind (0 km/u) rukwinden inbegrepen enkel voor de banen 01 en 20 volgens NOTAM A385/2004.

- 13.05.2004 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 5 knopen rugwind (9.2 km/u) rukwinden inbegrepen voor de banen 25 rechts, 25 links, 07 rechts, 07 links en 15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 0 knopen rugwind (0 km/u) rukwinden inbegrepen enkel voor de banen 01 en 20 volgens AIP amendement 05/2004, gepubliceerd op 29 april 2004, AD-2-EBBR-25, punt 7.2.a en b Preferential Runway System.

- 27.05.2004 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 5 knopen rugwind (9.2 km/u) rukwinden inbegrepen voor de banen 25 rechts, 25 links, 07 rechts, 07 links en 15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 5 knopen rugwind (9.2 km/u) rukwinden inbegrepen voor baan 02/20 bij landingen en opstijgingen tijdens de nacht ; en 15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 0 knopen rugwind rukwinden inbegrepen voor baan 02/20 voor opstijgingen tijdens de dag, volgens NOTAM A668/2004



- 17.03.2005 :

20 knopen zijwind (36.8 km/u) en 7 knopen rugwind (12.95km/u) rukwinden inbegrepen voor de banen 25 rechts, 25 links, 07 rechts, 07 links en 15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 5 knopen rugwind (9,2 km/u) rukwinden inbegrepen voor baan 02/20 bij landingen en 68 opstijgingen tijdens de nacht ; en 15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 0 knopen rugwind rukwinden inbegrepen voor baan 02/20 voor opstijgingen tijdens de dag, volgens amendement 03/2005 van de AIP

- 01.07.2010 :

7 knopen rugwind met inbegrip van een tolerantie van 2 knopen :

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

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

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

- 19.09.2013 :

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

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



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

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

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

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

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

- 06.02.2014 :
7 knopen rugwind op de preferentiële banen :

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



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

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

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

3.16 Juridisch kader van bepalingen inzake windnormen en baanselectie in België

1. Inzake vastlegging van de waarden van de windcomponenten, de selectie van het baangebruik en de definitie van de luchtvaartprocedures
 - Beheercontract Belgocontrol 2014, Koninklijk Besluit van 25 april 2014, Belgisch Staatsblad van 14 mei 2014 :
 - a. *Artikel 1 : Dit beheercontract beoogt in uitvoering van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven de voorwaarden te regelen waaronder Belgocontrol haar opdrachten van openbare dienst dient te vervullen zoals voorzien in de artikelen 170 en 171 van de wet van 21 maart 1991*
 - b. *Artikel 2 § 1 : AIP, Aeronautical Information Publication (Luchtvaartgids) : officiële publicatie die de luchtvaartinlichtingen van blijvende aard bevat die essentieel zijn voor*



de luchtvaart, gepubliceerd door Belgocontrol onder verantwoordelijkheid van de Staat overeenkomstig bijlage 15 van de Overeenkomst van Chicago

- c. Artikel 3 § 1 : Belgocontrol waarborgt de veiligheid van het luchtverkeer in het luchtruim op de luchthaven Brussel-Nationaal alsook op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden.
 - d. Artikel 3 § 1,2° : Belgocontrol staat in voor het de vluchtinlichtingendienst, met het doel adviezen en inlichtingen te verstrekken die nuttig zijn voor een veilige en doeltreffende uitvoering van de vluchten.
 - e. Artikel 11 § 1 : Belgocontrol voert CDO-procedures (Continuous Descent operations) in op de luchthaven van Brussel-Nationaal op de preferentiële banen
 - f. Artikel 21 § 1 : In het kader van een beleid ter beheer van de geluidshinder bepaald door de inzake luchthavenexploitatie bevoegde overheden, verbindt Belgocontrol zich ertoe om, in samenwerking met de betrokken luchthavenuitbater en het Directoraat-generaal Luchtvaart, onderzoek te verrichten naar de beste oriëntering van de luchtverkeerstromen rekening houdend met de eisen inzake veiligheid, operationele stabiliteit, capaciteit, regelmatigheid en doeltreffendheid van het luchtverkeer, en verleent zij haar medewerking aan de uitvoering van de procedurewijzigingen die daaruit zouden voortvloeien
 - g. Artikel 21 § 2 : de overheden plegen overleg met Belgocontrol opdat de wijzigingen aan de ATS-routes, aan het systeem van het baangebruik en aan de vluchtprocedures rekening houden met de prestatiedoelstellingen en dat zijn voldoende gespreid zijn in de tijd om rekening te houden met alle veiligheidsaspecten en met de operationele stabiliteit
- Koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling van de luchtvaart, Staatsblad van 26 maart 1954 :
- a. Artikel 43 § 2 : De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde stelt, voor elk geval, de technische eisen vast inzake gebruik van de luchthaventerreinen
 - b. Artikel 44 : Bovendien kan de Minister of zijn gemachtigde de eisen inzake het gebruik van een luchtvaartterrein wijzigen om rekening te houden met de aan de omgeving ervan aangebrachte wijzigingen

2. Inzake baangebruik

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

3. Inzake het niet overvliegen van bepaalde gedeelten van het Rijk :

- Koninklijk Besluit van 11 juni 1954 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het Rijk : *het is verboden te vliegen boven de gedeelten van het grondgebied van het Rijk, begrensd door een kring met een straal van 1.500 meter waarvan de Koninklijke kastelen van Laken en Ciergnon het middelpunt zijn. (artikel 1). Belgisch Staatsblad van 4 juli 1954, Pagina 5.085*
- Koninklijk Besluit van 14 april 1958 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het Rijk : *Onverminderd de bepalingen van voormeld koninklijk 74 besluit van 11*



juni 1954, is het aan de luchtvaartuigen verboden te vliegen boven het gedeelte van de Brusselse agglomeratie gelegen binnen een kring met 5 km straal, met het park van Brussel als middelpunt (artikel 1). Zijn niet gehouden aan het verbod voorzien in artikel 1, de luchtvaartuigen die zich moeten houden aan de voorschriften en onderrichtingen van de dienst voor regeling van het luchtverkeer (artikel 2). Belgisch Staatsblad van 20 april 1958, Pagina 2.947

- Koninklijk Besluit (II) van 14 april 1958 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het Rijk : *Rekening houdend met de noodzaak de veiligheid te verzekeren in de zone van de Internationale en Universele Wereldtentoonstelling van 1958 en haar directe omgeving, is het de luchtvaartuigen verboden te vliegen boven de zone waar de Internationale en Universele Wereldtentoonstelling plaatsvindt (artikel 1). Zijn niet gehouden aan het verbod voorzien in artikel 1, de luchtvaartuigen die zich moeten houden aan de voorschriften en onderrichtingen van de dienst voor regeling van het luchtverkeer (artikel 2). Dit besluit werd echter NOOIT ingetrokken bij het afsluiten van de van Internationale et Universele wereldtentoonstelling van 1958. Belgisch Staatsblad van 20 april 1958, Pagina 2.948*
- Koninklijk besluit van 19 september 2014, artikel 2: "**de begrenzingen van het vluchtinlichtingengebied van Brussel alsmede deze van de algemene verkeersleiding gebieden, van de plaatselijke verkeersleiding gebieden, van de vluchtadviesroutes, de ATS-routes, de luchtvaartterreinverkeersgebieden en de klasse ATS-luchtruimen binnen het luchtruim bepaald in § 1, worden vastgelegd bij beslissing van de Minister of door de directeur-generaal en artikel 5 voorziet dat behalve de verboden gebieden bepaald door de Koning krachtens artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart er gevaarlijke gebieden en gebieden met beperkingen kunnen bestaan. Zij worden bepaald door de directeur-generaal die, volgens het geval, de aard van het gevaar of de bijzondere beperkingen inzake het luchtverkeer omschrijft.**

3.17 Het quota count systeem tijdens de nacht op de luchthaven Brussel-Nationaal

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

Deze maatregelen kunnen drie verschillende vormen aannemen :

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sinds 31 oktober 2004 wordt de periode 06h tot 07h lokaal, « vroege morgen » genaamd, eveneens getroffen door een verbod om elke opstijging uit te voeren door een vliegtuig waarvan het individuele geluidsniveau hoger ligt dan QC 24. Dit betekent dat de vliegtuigen van het type Boeing 747-200, 300 en 400 en Tristar L101 niet meer mogen opstijgen tussen 06u en 6u59 lokaal.



3.17.1 Vliegtuigen verboden tijdens de nacht op de luchthaven Brussel-Nationaal

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

3.17.2 **Vliegtuigen 's morgens (van 06u tot 07u)** verboden op Brussel-Nationaal

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

3.17.3 Vliegtuigen overdag (van 07u tot 21u) verboden op Brussel-Nationaal

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

3.17.4 **Vliegtuigen s 'avonds (van 21u tot 23u)** verboden op Brussel-Nationaal

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



A.I.P. : EBBR A

D 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1 GENERAL

1.1 Noise Restrictions

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

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

Exemptions may be granted for:

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

Geluidsquotum bij het opstijgen		Geluidsquotum bij het landen	
QC van 0,01 tot 4,00		QC van 0,01 tot 4,00	
Airbus A.319	2,3	Airbus A.300-600	3,8
Airbus A.320	2,7 tot 3,5	Airbus A.319	1,1
Avro RJ 85	1,3	Airbus A.320	1,7
Boeing 733	1,7	Airbus A.321	1,7

Boeing 735	2,0	Airbus A.333	2,9
Boeing 734	3,2	Avro RJ 85	2,1
Boeing 738	3,6	Boeing 733	3,9
Boeing 752	3,1	Boeing 735	3,8
Fokker 70	1,0	Boeing 736	1,5
		Boeing 738	1,5
QC van 4,01 tot 8,00		Boeing 777	2,4
Airbus A.310	7,9	MD-82	1,0
Airbus A.320	4,4	MD-83	1,0
Airbus A.321	6,3	MD-87	1,0
MD-82	5,8	Tupolev 204	4,0
MD-83	7,9		
MD-87	4,7	QC van 4,01 tot 8,00	
		Airbus A.300 B4	6,3
QC van 8,01 tot 12,00		Airbus A.310	4,6
Airbus A.300 B4	10,1 tot 11,1	Boeing 734	4,2
Airbus A.300-600	8,2 tot 10,1	Boeing 744	6,8
Airbus A.310	8,3 tot 10,2	Boeing 757	4,3
Airbus A.330	7,9 tot 11,6	Boeing 767	4,2
Airbus A.340	9,0	DC 8-60	6,3
Boeing 737-200 HK	8,1	Lockheed L-101	6,3
Boeing 767	8,8 tot 10,2		
Boeing 777	10,5 tot 11,1	QC van 8,01 tot 12,00	
DC 8-70	8,4	Boeing 744	8,3 tot 11,7
Hercules C.130	11,9	MD-11	10,2 tot 11,2
MD-11	10,2 tot 11,9		
		QC van 12,01 tot 24,00	

QC van 12,01 tot 24,00		Boeing 742	12,3 à 15,8
Boeing 727 Hushkit	13,6	DC 10-30	15,5
Boeing 747-400	18,6 tot 22,4		
DC 10-30	19,7	QC van 24,01 tot 48,00	
Lockheed Tristar	21,1	Néant	
Tupolev 154	12,6	QC hoger dan 48,00	
		Nihil	
QC van 24,01 tot 48,00			
Boeing 747-400	24 à 36,3		
DC 8-60 hushkit	38,5 tot 49,5		
QC supérieur à 48,01			
Antonov 124	86,1		
Boeing 747-100	67,6		
Boeing 747-200	51,9 tot 81,3		
Boeing 747-300	48,4 tot 55,6		
DC 8-60 Hushkit	49,5 à 89,1		

3.18 Vliegtuigtypes

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

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

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



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

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

<u>Maximaal gewicht bij het opstijgen</u>	
(MTOW = Maximum Take-Off Weight)	
MTOW van 100 tot 150 ton	
Boeing 752	116
MTOW van 150 tot 200 ton	
Airbus A.310	157
DC 8-73	161
Airbus A.300-B4	165
Airbus A.300-600	165
Ilyushin 62	167
Boeing 763	185
Ilyushin 76	190
MTOW van 200 tot 300 ton	
Airbus A.330	215
Ilyushin 96	240
DC 10-30	260
Airbus A.340	270
MD-11	284

Boeing 777-200	295
Boeing 777-300	338
MTOW van 300 tot 400 ton	
Boeing 747-200	378
Antonov 124	392
Boeing 747-400	395
MTOW van 500 tot 600 ton	
Airbus A.380	560
Airbus A.380 cargo	590

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

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

3.19 Cartografie of kadaster van het geluid

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

Echter, de kennisgeving die genomen werd door het raad van ministers van de federale regering op datum van 3 december 2003 betreffende de organisatie van de vluchten rond Brussel-Nationaal vermeldde:

« De Raad gaat akkoord met het rapport in bijlage, met dien verstande dat het regime is goedgekeurd en waaraan onmiddellijke goedkeuring wordt gegeven tot uitvoering ervan. Dit

is een voorlopig regime die volledig zal worden herbekeken na een complete evaluatie en goedkeuring van kadaster van geluid op een voldoende lange periode »

Samenvatting van het besluit van de Ministerraad:

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

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

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

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



3.20 Veiligheidsstudie

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

- AAC, « *Safety case study on cross and tailwind criteria* », gerealiseerd in opdracht van Brussels Airport op 12 mei 2004, en die een aanbevolen waarde van componenten adviseert van 7 knopen rugwind voor baan 25 R/L ;
- DGLV, « *Vergelijkend onderzoek voor componenten van 7 knopen rugwind en 20 knopen zijwind voor een preferentieel gebruik van baan 25 en 07 (R&L) van de luchthaven van Brussel-Nationaal* », gerealiseerd door de DGLV namens de Belgische regering op 10 januari 2005, en die een aanbevolen waarde van componenten adviseert van 7 knopen rugwind voor baan 25 R/L;
- AIRSIGHT, « *Study on the maximum wind component figures applicable to the use of runways at the Brussels National Airport* », gerealiseerd namens de Belgische federale regering op datum van 24 september 2009, en die een waarde van componenten adviseert van 5 knopen rugwind voor baan 25 R/L;
- EGIS-AVIA, « *Studie tot gebruik van baan 20 op Brussel-Nationaal* », gerealiseerd voor de DGLV op datum van 3 juli 2013 ; en die aanbevolen om de hoeveelheid tonnage te beperken van de vliegtuigen die opstijgen vanuit baan 20 maximum 80 ton als de waarde van de componenten 7 knopen rugwind bevat.

3.21 Condenssporen of Contrails

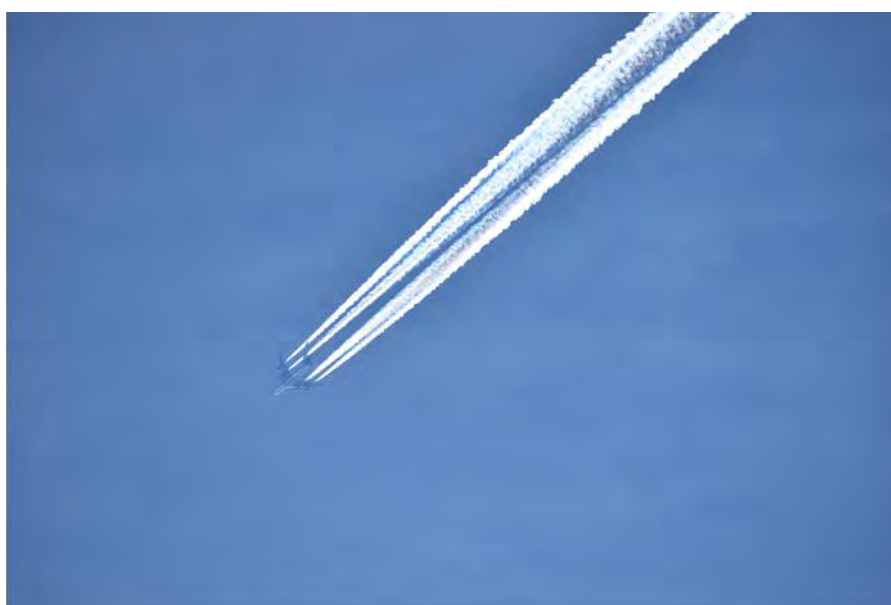
Een condensspoor, ook genoemd als *cirrus homogenitus* in de nieuwe internationale wolken-atlas van 2017, zijn kunstmatige wolken die ontstaan achter het vliegtuig. Dit fysische verschijnsel, maakt deel uit van complexe atmosferische verschijnselen, werd bestudeerd in 1950 en is afkomstig van condensatie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

Deze sporen komen meestal voor op een hoogte vanaf 8000 m, als de vochtigheidsgraad hoger is dan 68 %, de temperatuur inferieur is aan -39 °C, op vrieskernen die grotendeels ontstaan door gas en verbranding. Ze vervagen meestal snel door sublimatie maar kunnen zich ook transformeren, in sommige gevallen bij luchtvochtigheid en temperatuur, in soortgelijke kunstmatige wolken zoals langwerpige cirruswolken. Deze kunstmatige wolken kunnen dan de volledige luchtoppervlakte bedekken, vooral het noordelijke halfrond. Deze kunnen meerdere uren zichtbaar blijven, soms tientallen uren.

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

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

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



3.22 Fonds voor de beperking van de milieuoverlast in de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal-FBMOL

1. CREATIE

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

Aard van de inkomsten van het Fonds FMBOL:

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

Parlementair document DOC 50 1447/004 Begroting van wegen en middelen, pagina 69/70 in het budgettaire fonds: «*Na afloop van de Ministerraad van 1 juni 2001 werd niettemin herinnerd aan de beslissing dat fonds op te richten en aan de beslissing een lawaai-vergoeding van 25 Belgische frank per dag en 30 Belgische frank per nacht per passagier of per 100 kg cargo te voeren. Het Rekenhof stelt vast dat de ontwerp-begroting voor 2002 dat fonds niet vermeldt in de begrotingstabellen zonder dat echter zijn wettelijk bestaan is opgeheven*».

2. FINANCIERING

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

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

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

- *het isolatieprogramma geldt enkel voor het woningpark dat bestaat op de datum van invoering van de isolatienorm die de Gewesten zo snel mogelijk moeten inschrijven in hun regelgeving voor de bouw van nieuwe woningen;*
- *er moet op basis van objectieve criteria een procedure worden uitgewerkt voor de aanpassing van de contouren (gebaseerd op simulaties) bij de concrete situatie op het terrein;*
- *eveneens moet worden uitgeklaard wie beslist om in te gaan op het aanbod, de eigenaar of de huurder, de regeringen erkennen het principe dat de huurder desnoods de eigenaar moet kunnen verplichten in te gaan op het isolatievoorstel; hierbij moet ook de problematiek van de sociale huisvesting worden betrokken;*
- *het voorwerp van de isolatie heeft betrekking op de slaapvertrekken; dit begrip moet juridisch sluitend worden omschreven;*
- *de financiering van het isolatieprogramma wordt, al naargelang van de geluidszone binnen de contour voor 15%, 10% of 0% (voor de binnenste zones) gedragen door de eigenaar;*

- om juridische en praktische problemen te vermijden blijft de isolatienorm contact tenminste gedurende de uitwerking van het isolatieproject;
- de door de Federale Regering, met BIAC afgesproken tarifiering, kan niet meer worden verhoogd; ook kan BIAC in geen enkel opzicht de additionele schuldenlast op zich nemen om de uitvoering van het programma te versnellen; daarom moet een mechanisme worden uitgedacht dat, zonder de financiële positie van BIAC te bezwaren, de versnelde uitvoering tussen een financieringsvennootschap (ISOL-FIN) waarin de publieke overheden een meerderheid hebben opdat de schulden niet aan BIAC toerekenbaar zijn enerzijds, en een exploitatievennootschap (ISOL-EX) anderzijds om toch een soepele werking te kunnen garanderen, die het programma uitvoert, zoals bepaald door ISOL-FIN.

3. AFSCHAFFING

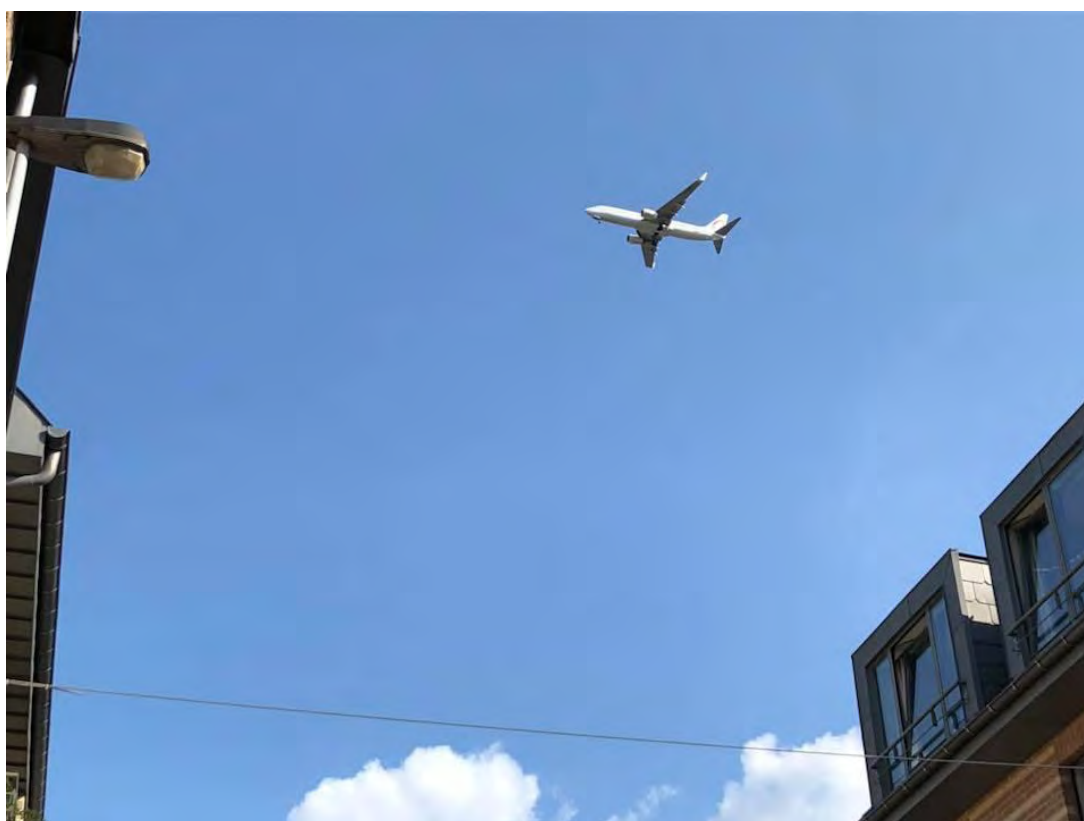
Dit Fonds werd afgeschaft op 5 maart 2002 ter uitvoering van de beslissing van de Raad van Ministers op 27 april 2001 om de missies over te dragen naar BIAC, onder andere de financiering. BIAC (vandaag de dag, Brussels Airport Company) heeft dit Fonds nooit uitgevoerd of gefinancierd

4. PARLEMENTAIRE VRAGEN

Belgische Senaat, Schriftelijke vraag n°4-4093 van 14 augustus 2009: *er werd binnen dit organiek fonds tot op heden geen enkele activiteit geregistreerd. Het saldo van de beschikbare middelen is bijgevolg "nihil".*

Belgische Senaat, Schriftelijke vraag n°4-4820 van 22 oktober 2009: *de uitvoeringsbesluiten werden niet genomen. Betreft de lawaaitaks werden er ook geen beslissingen genomen.*





4. **Kaarten en schema's van de** overvlogen gemeenten



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

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

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

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

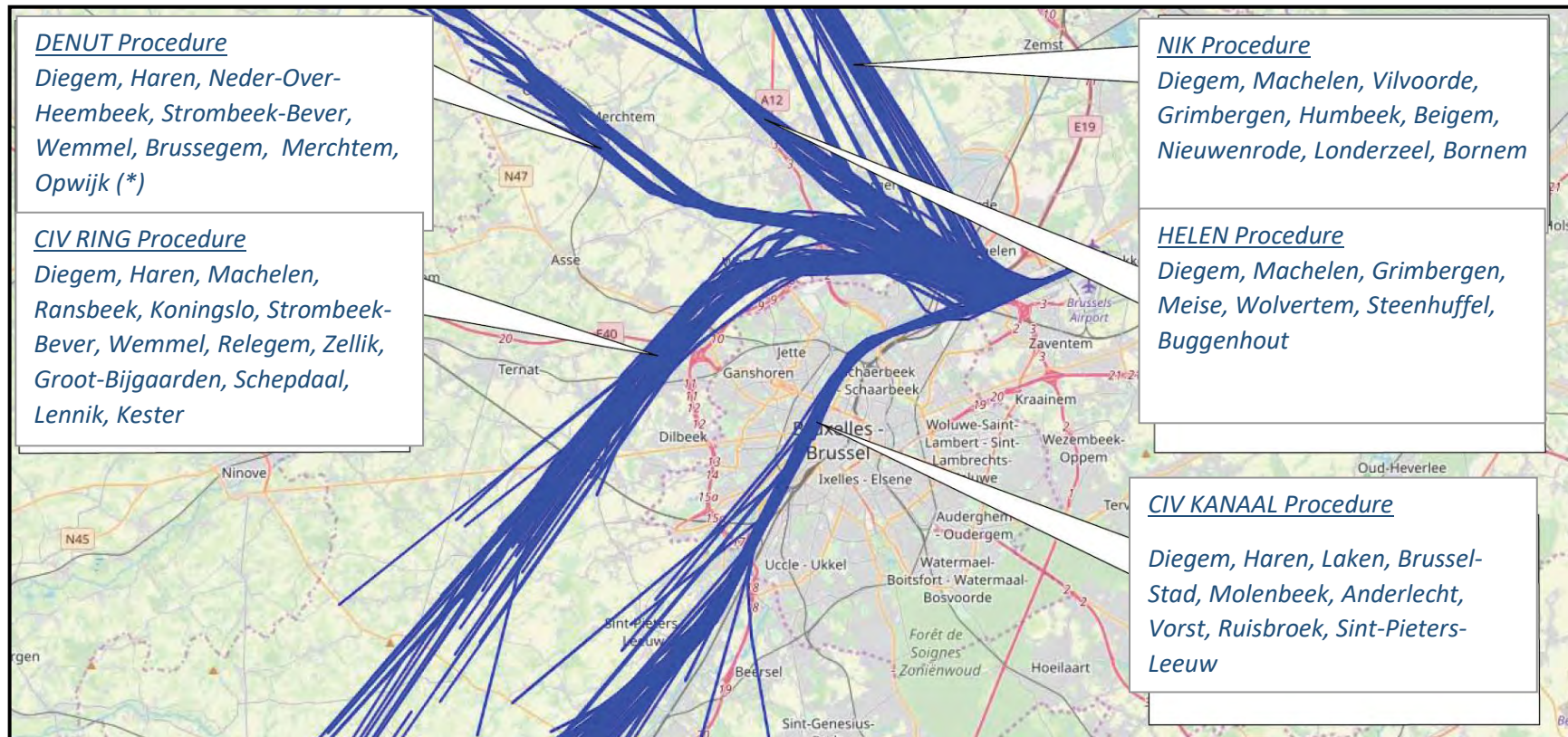
We benadrukken nogmaals de grootste terughoudendheid wat betreft de beschrijving van deze banen die louter indicatief zijn : een vliegcorridor is erg breed en wordt niet afgebakend door bermen zoals een autoweg.

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

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

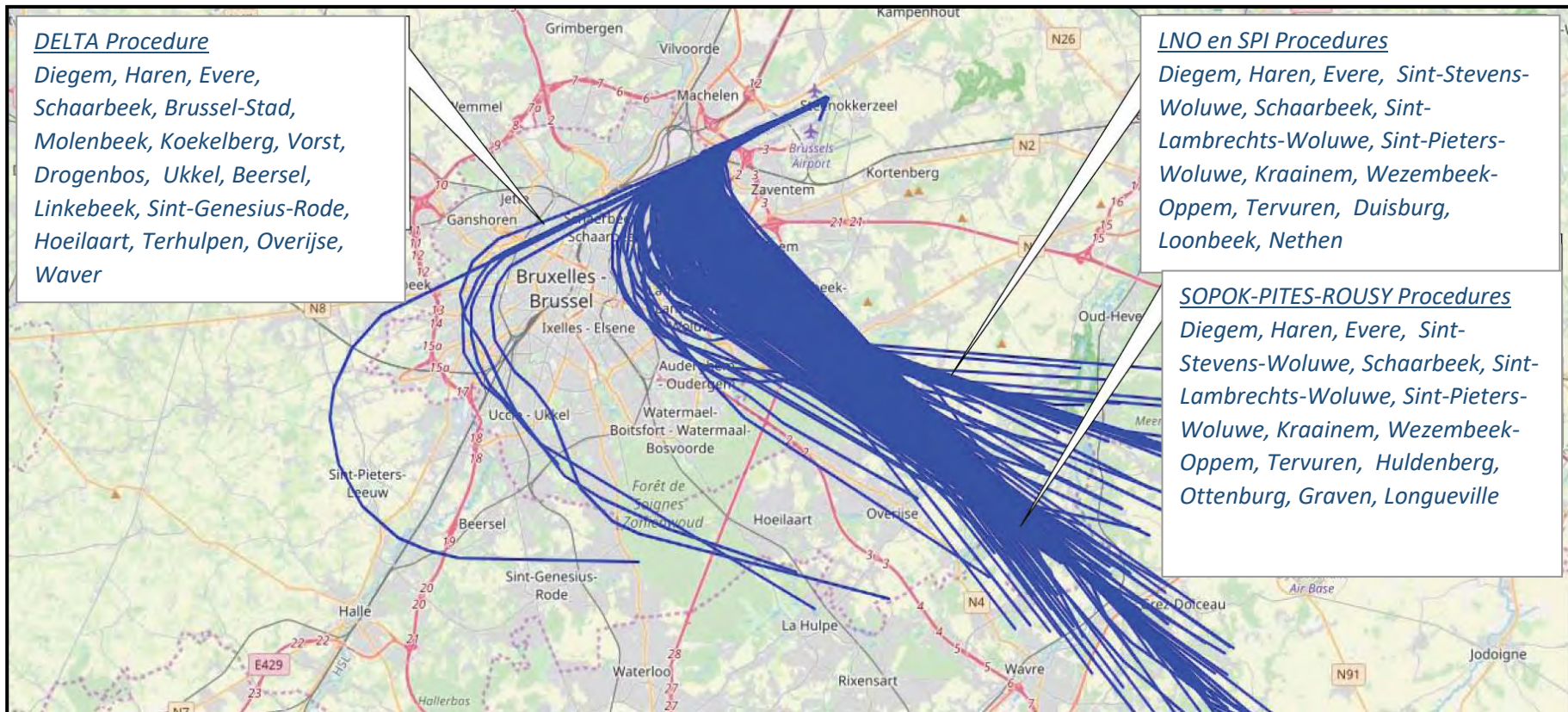
4.1 Kaarten preferentieel baangebruik

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

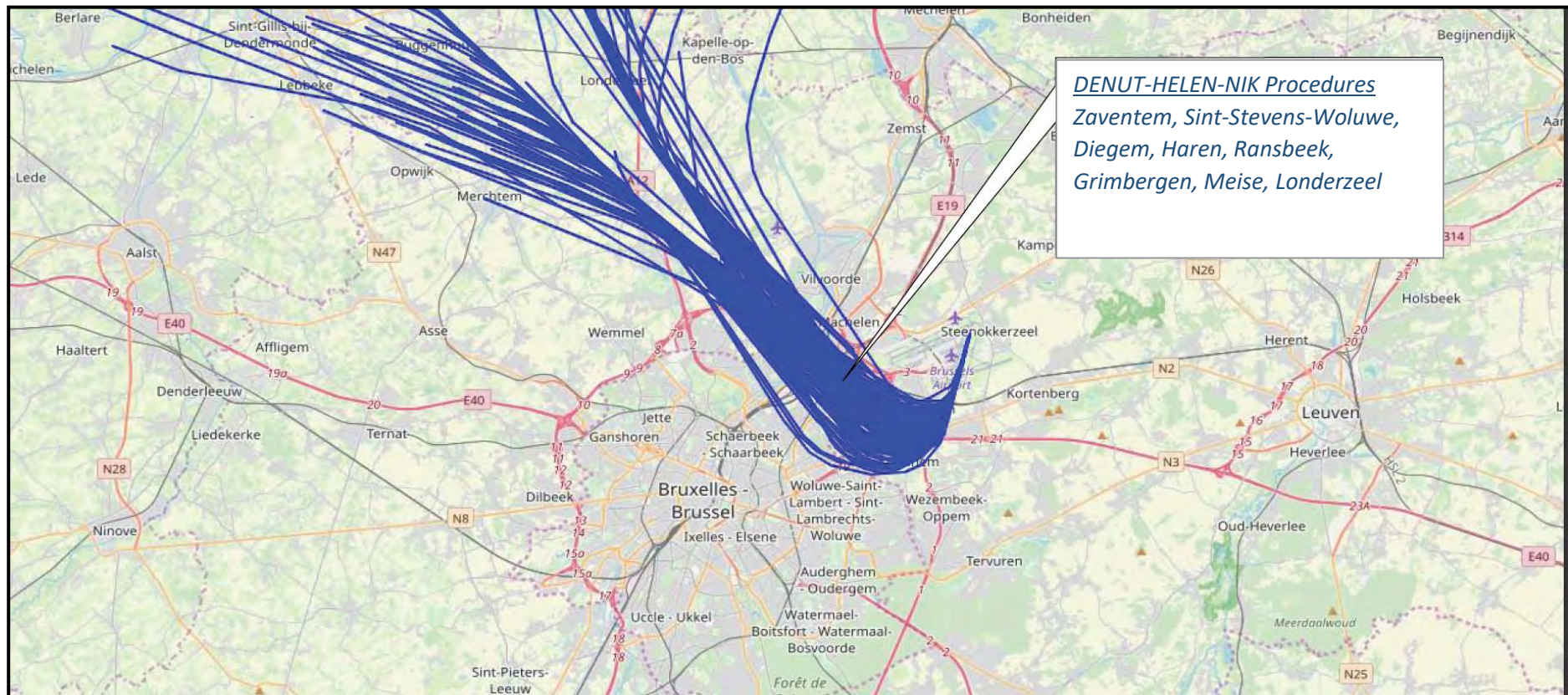


(*) De lijst van de overvlogen gemeenten en deelgemeenten is limitatief en wordt louter verschaft ter indicatie

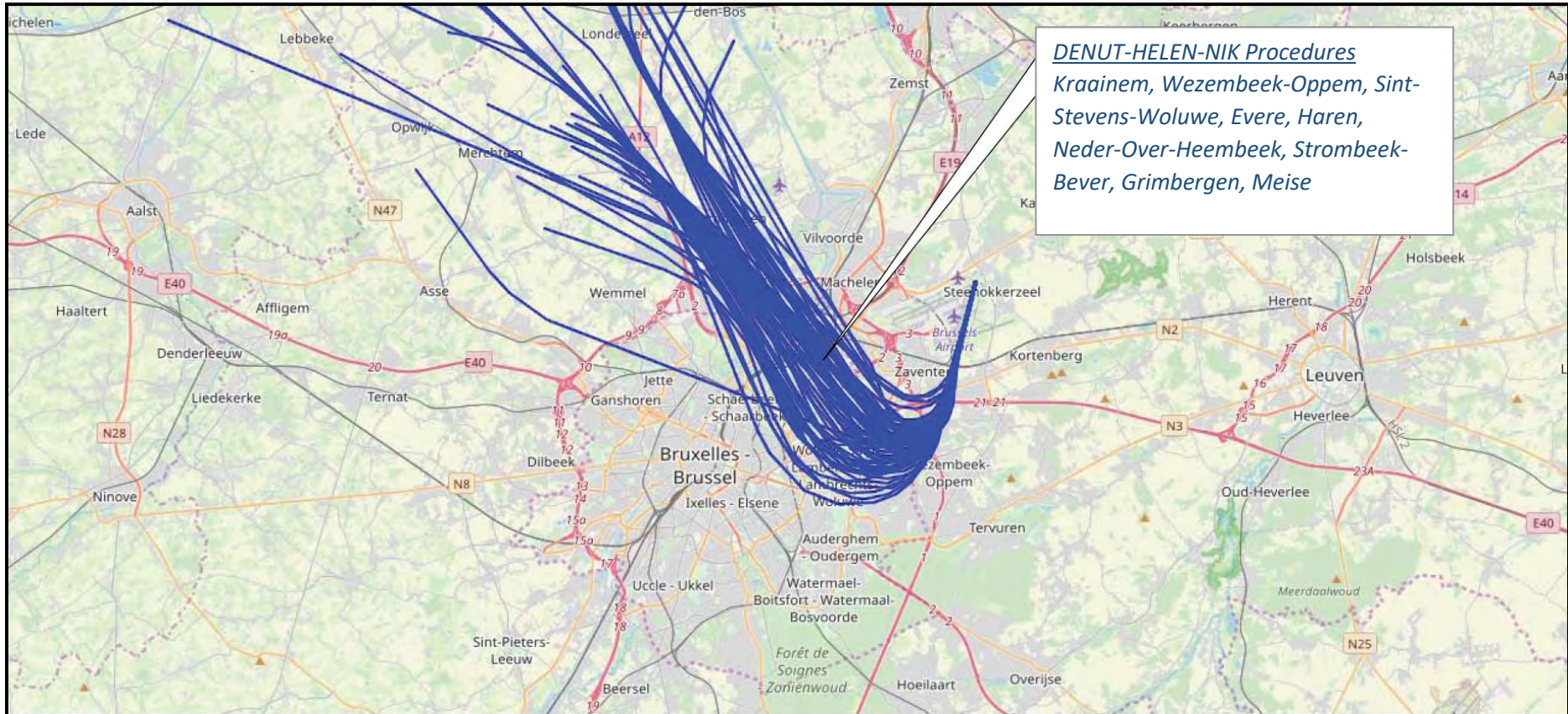
→ Opstijgingen 25R op bocht naar links op 1700 en 4000 voet



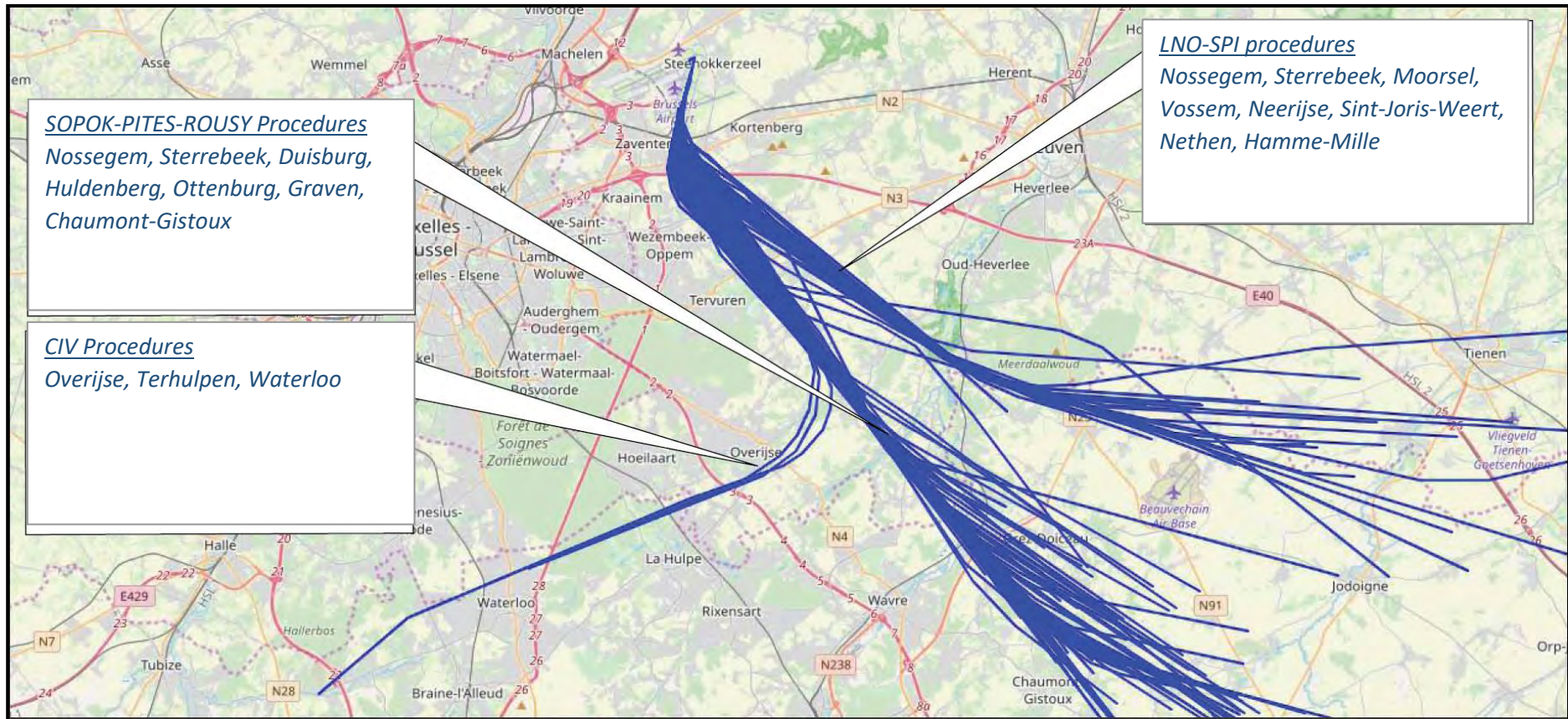
→ Opstijgingen 19 met bocht naar rechts op NOVEMBER Procedures (bocht 700 voet)



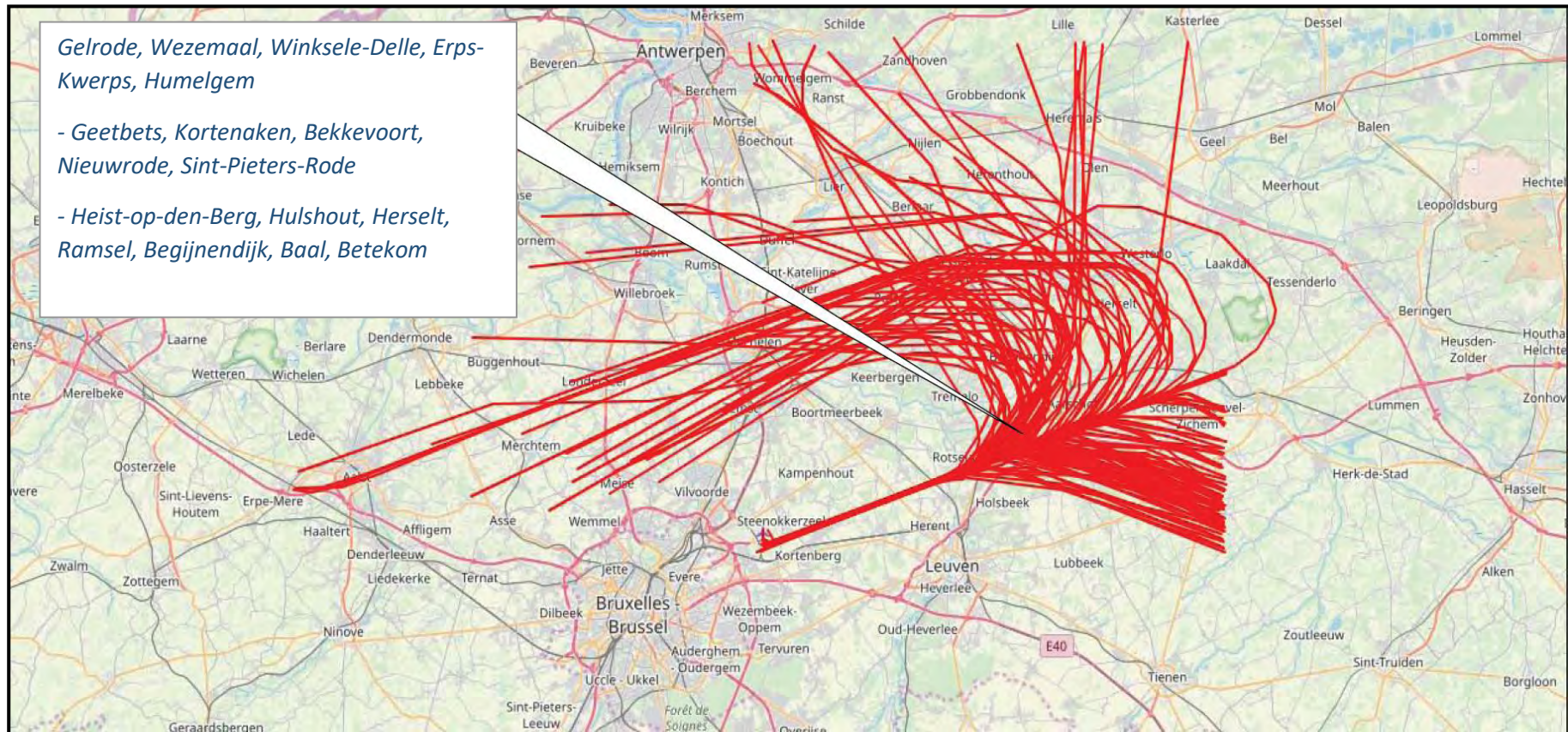
→ Opstijgingen 19 met bocht naar rechts op LIMA procedures (bocht 1700 voet)



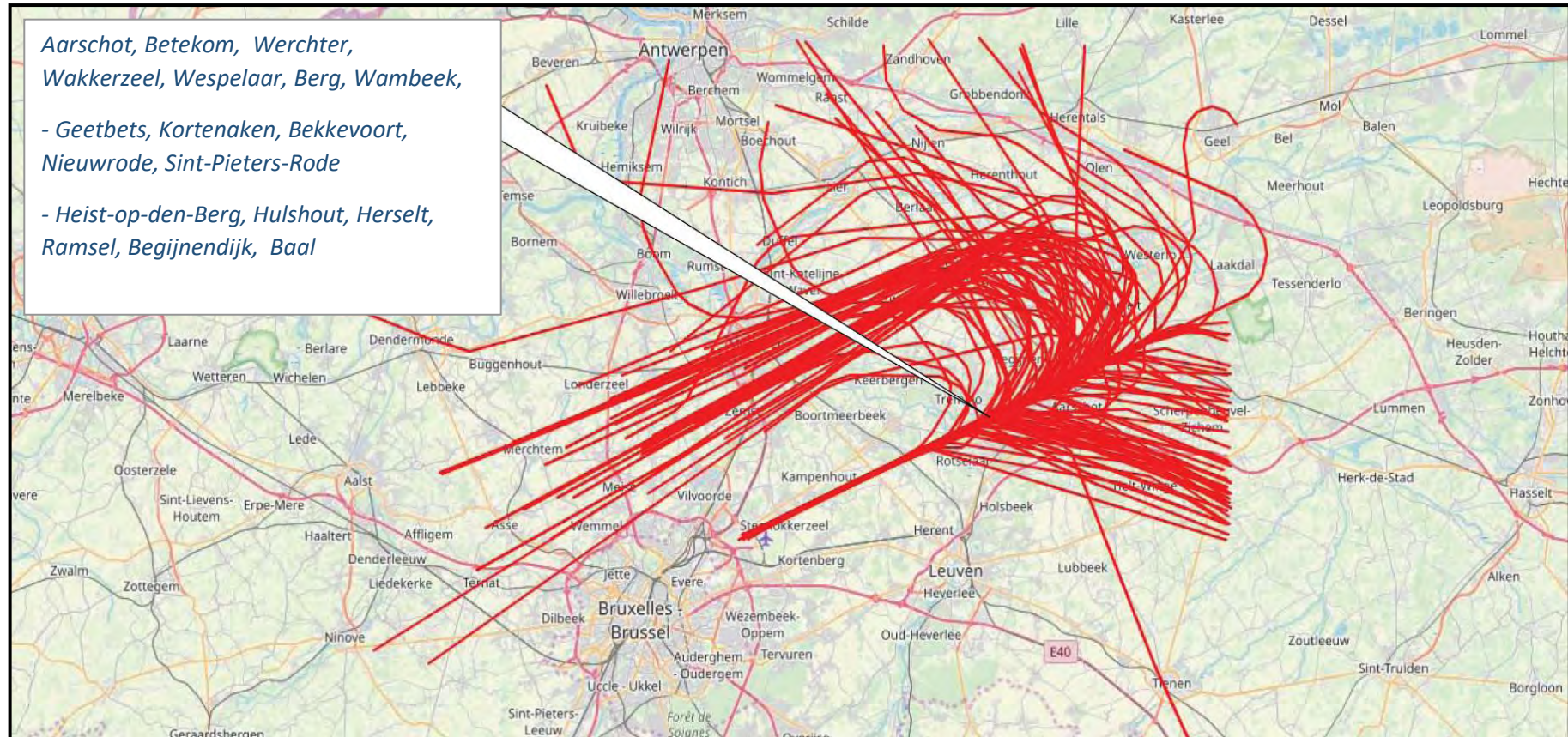
➔ Opstijgingen 19 met bocht naar links op LIMA procedures (bocht 700 voet)



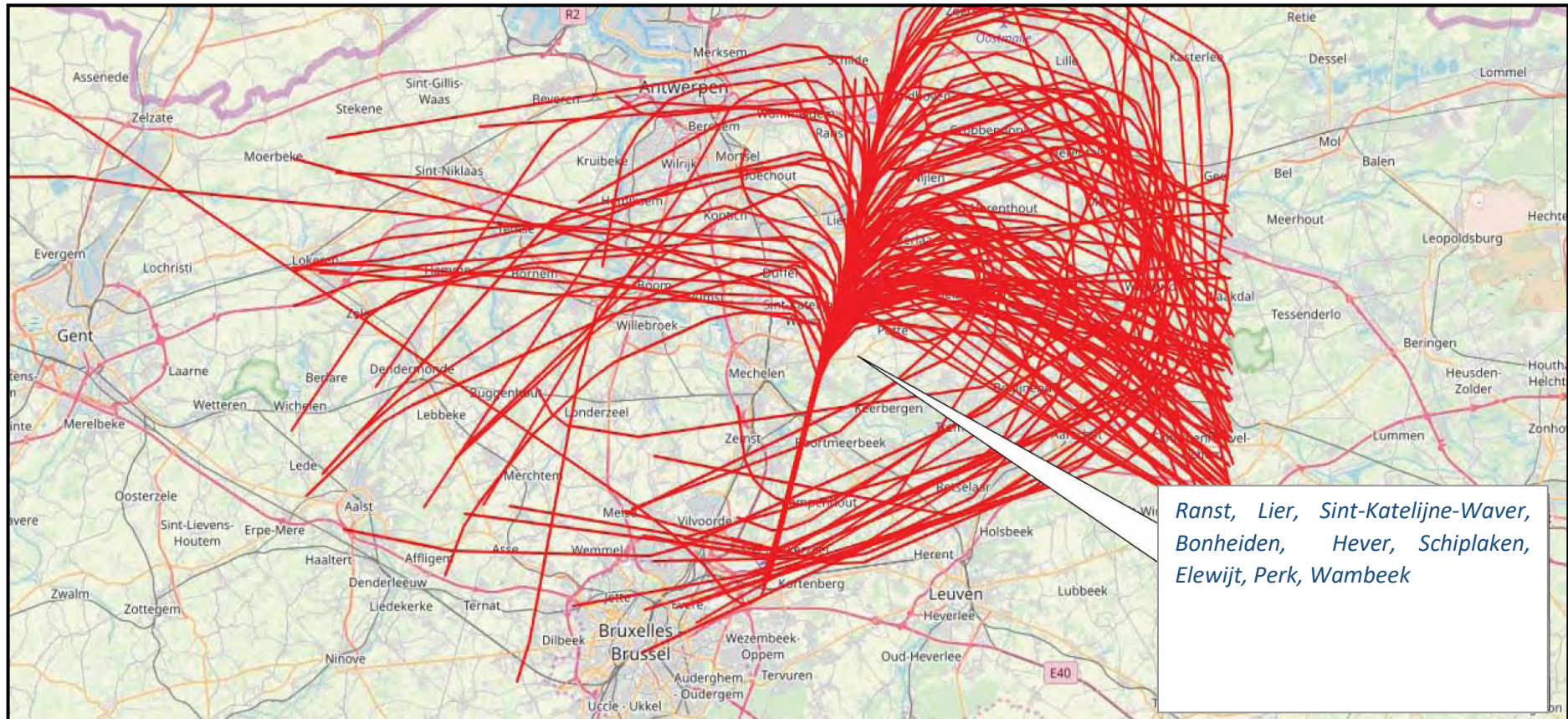
→ Landingen 25L



→ Landingen 25R

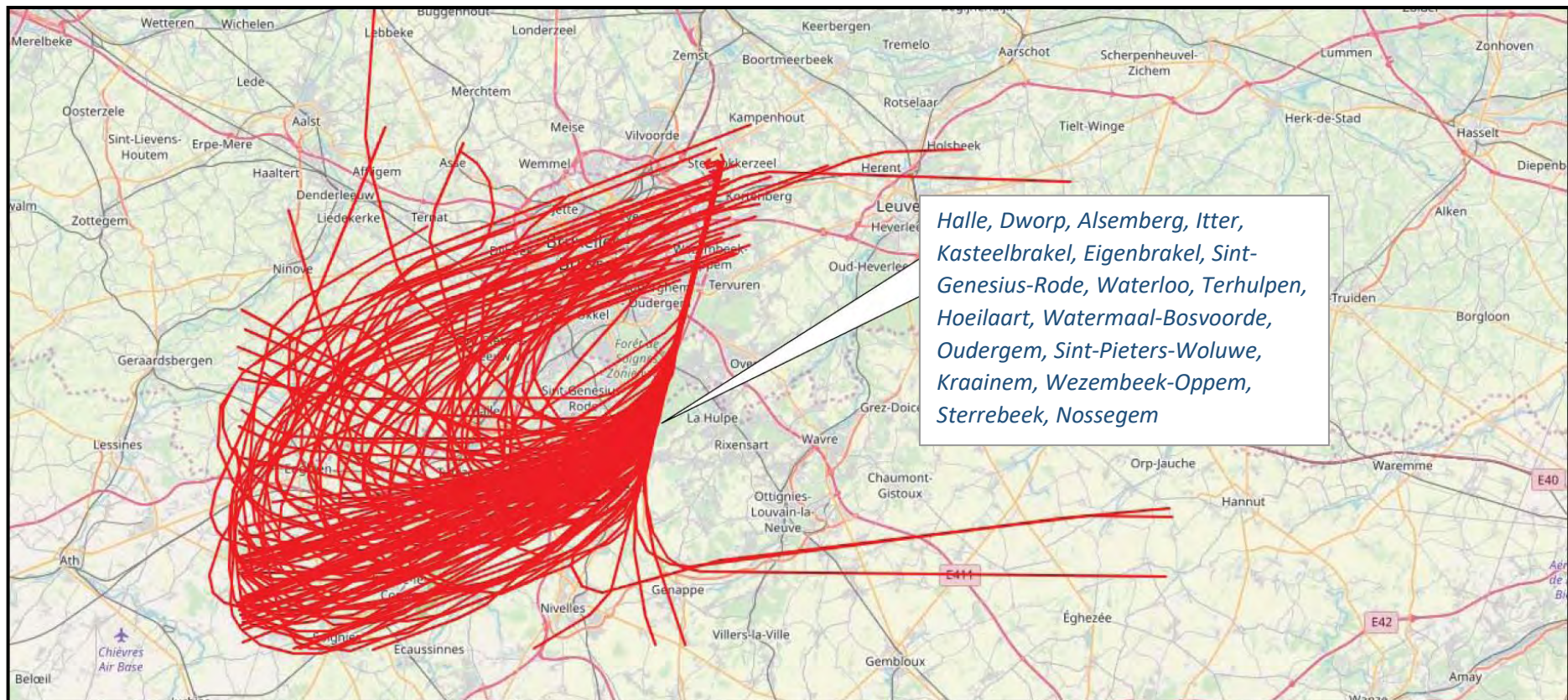


→ Landingen 19

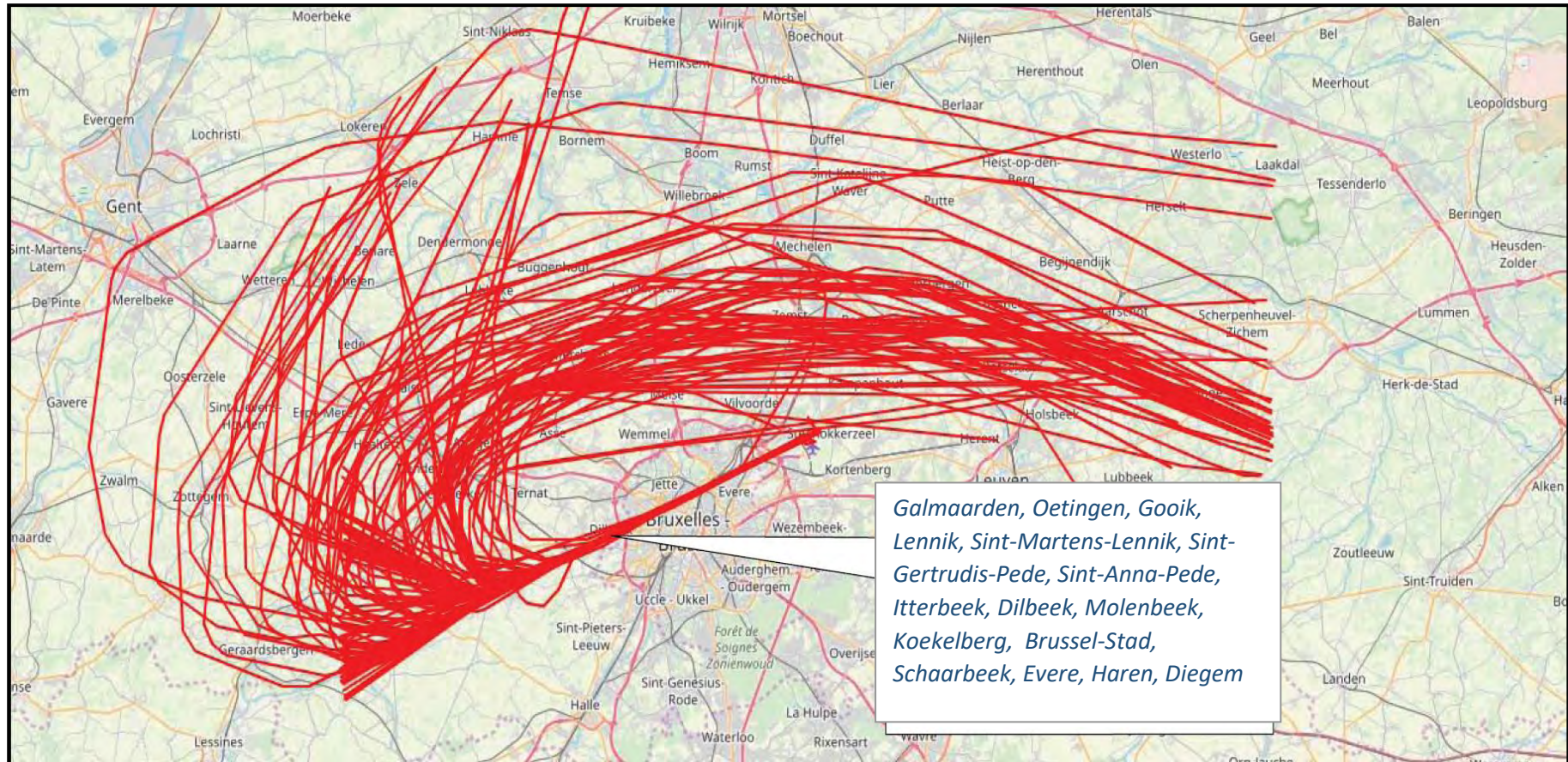


4.2 Kaarten alternatief niet preferentieel baangebruik

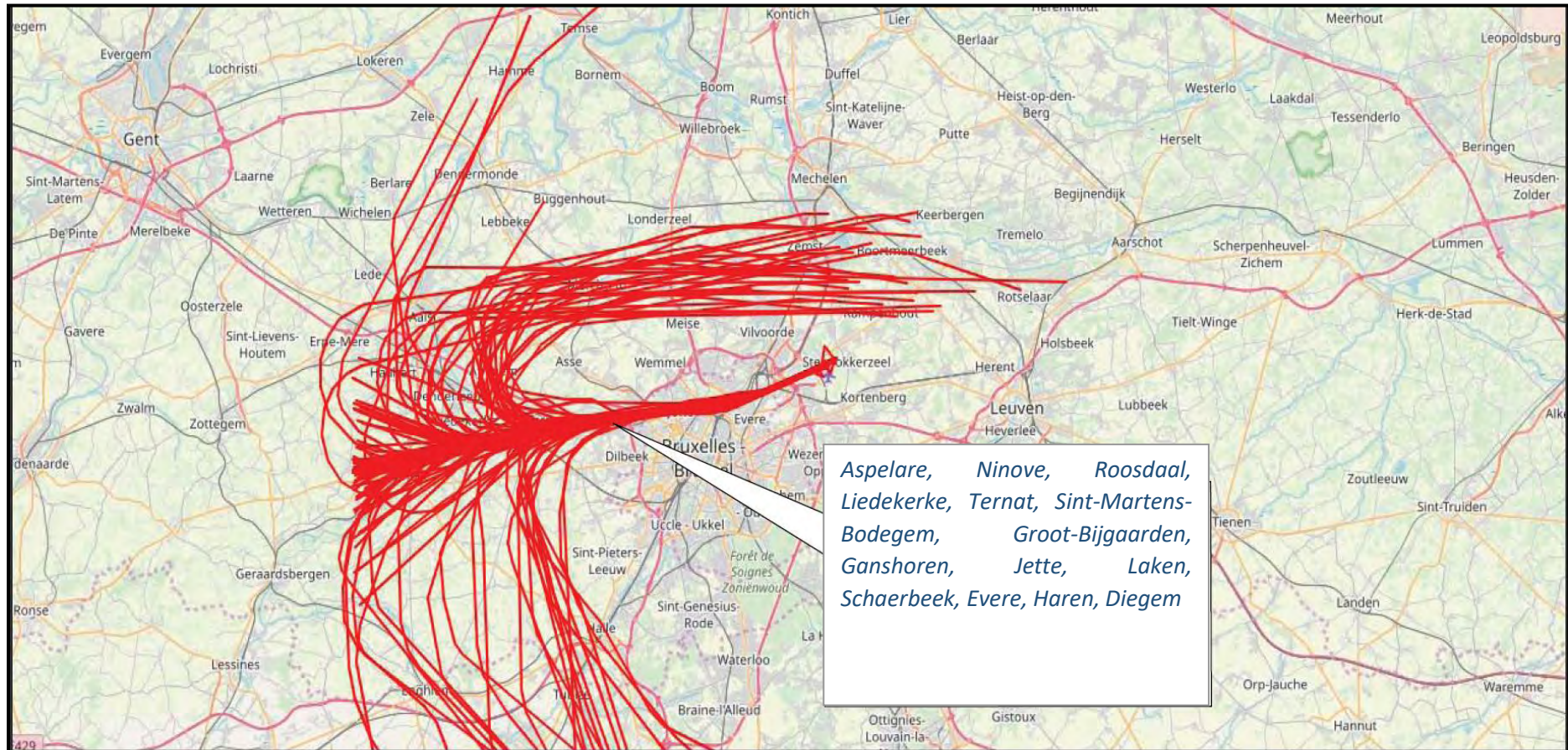
→ Landingen 01



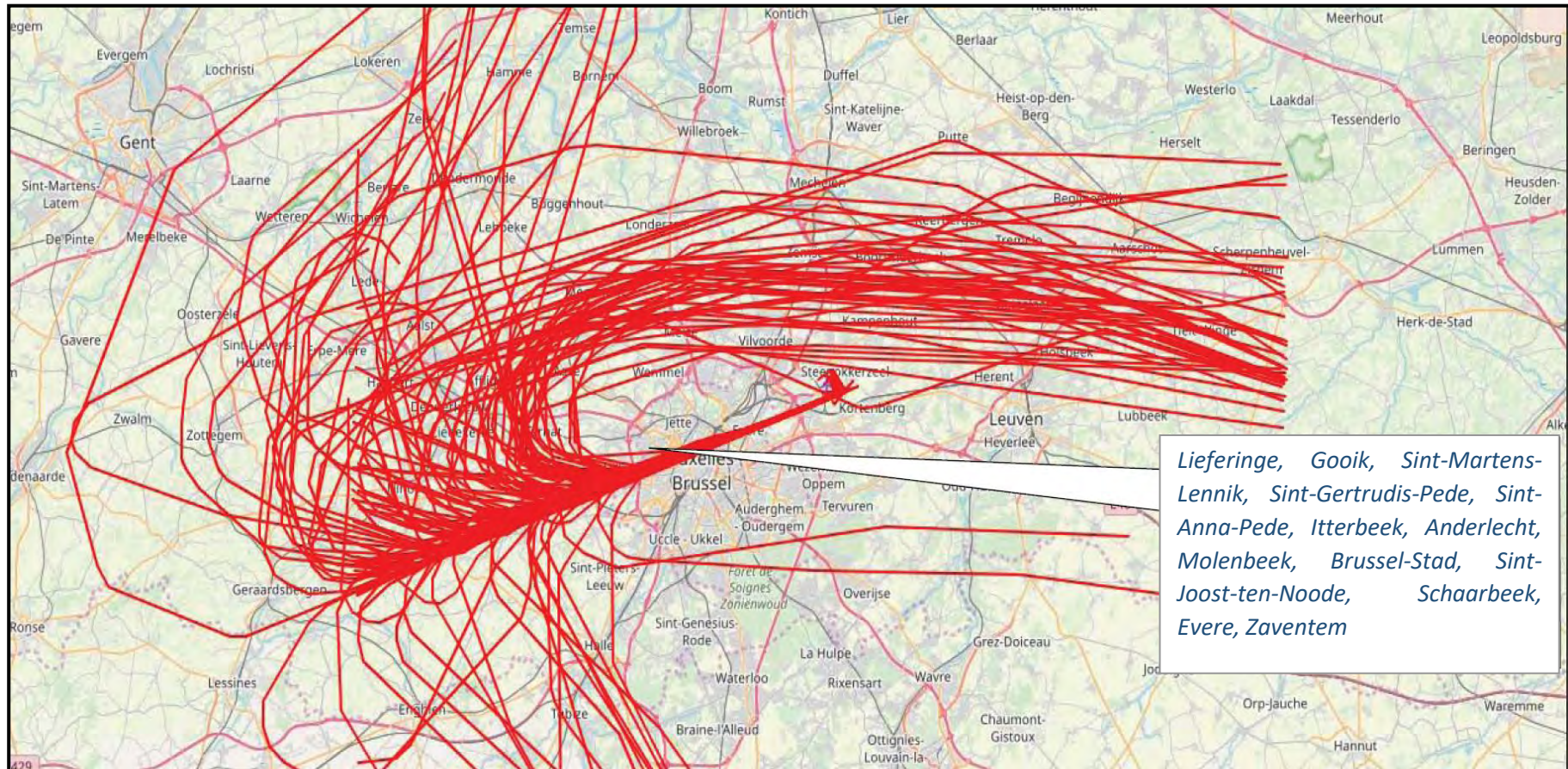
→ Landingen 07L RNP



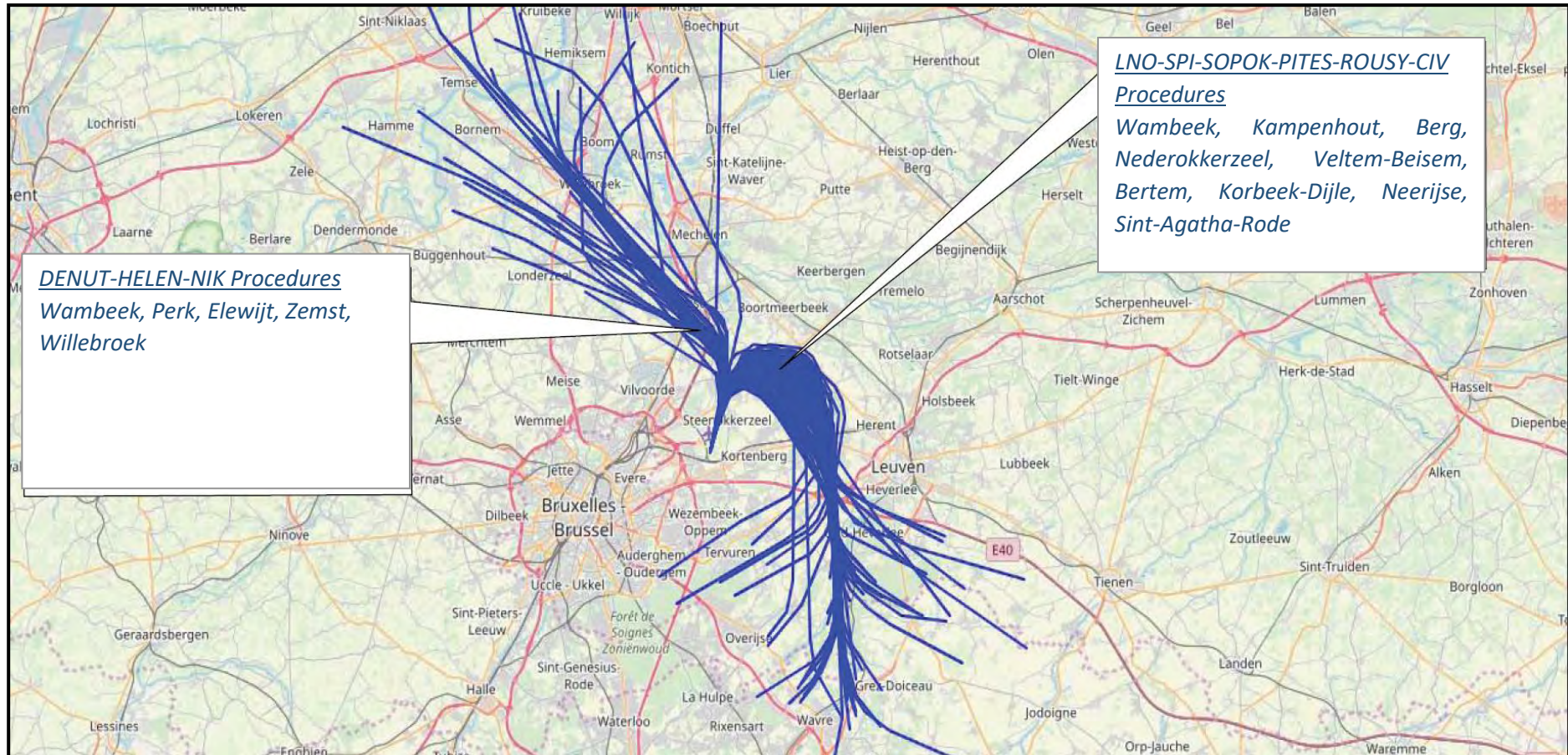
→ Landingen 07L VOR



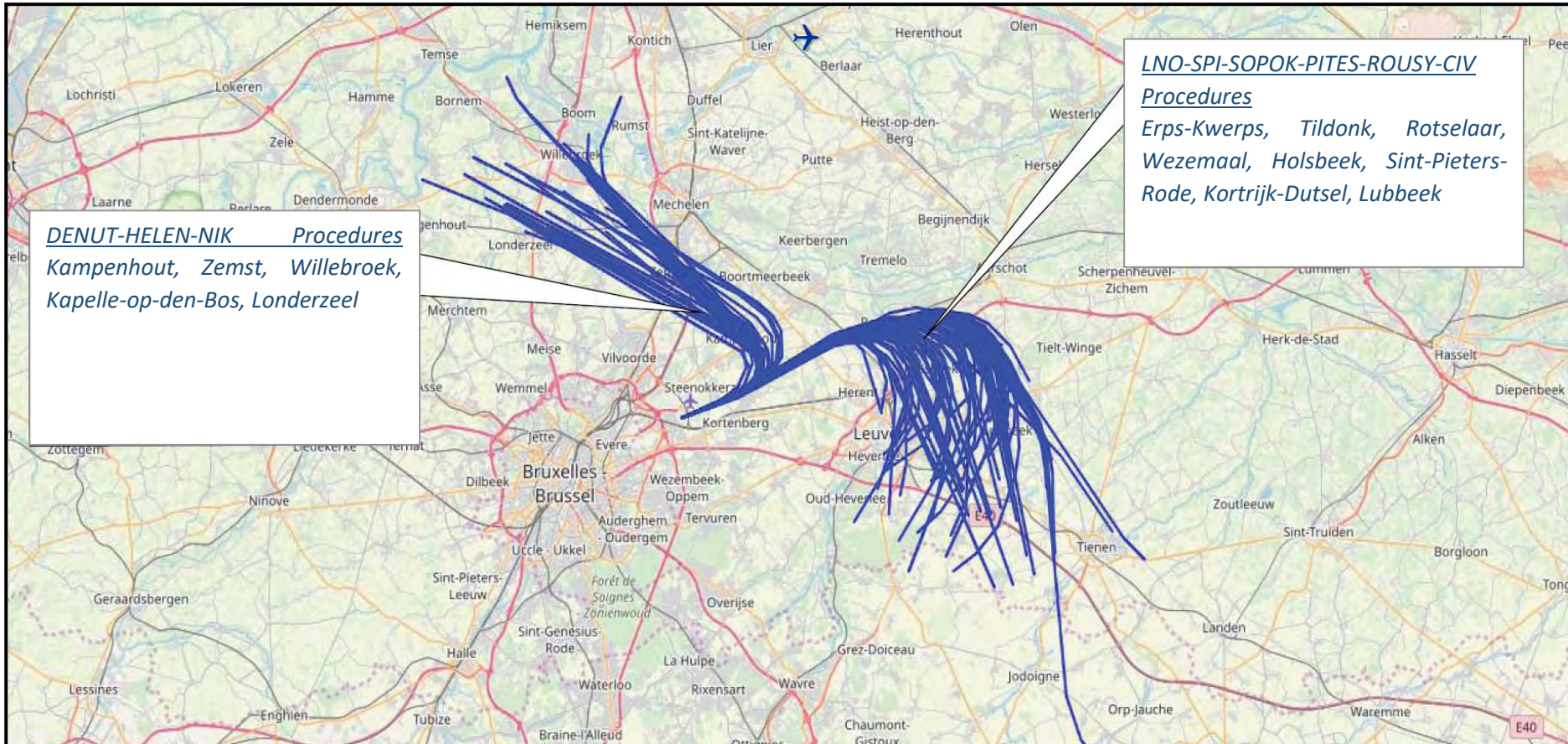
→ Landingen 07R VOR



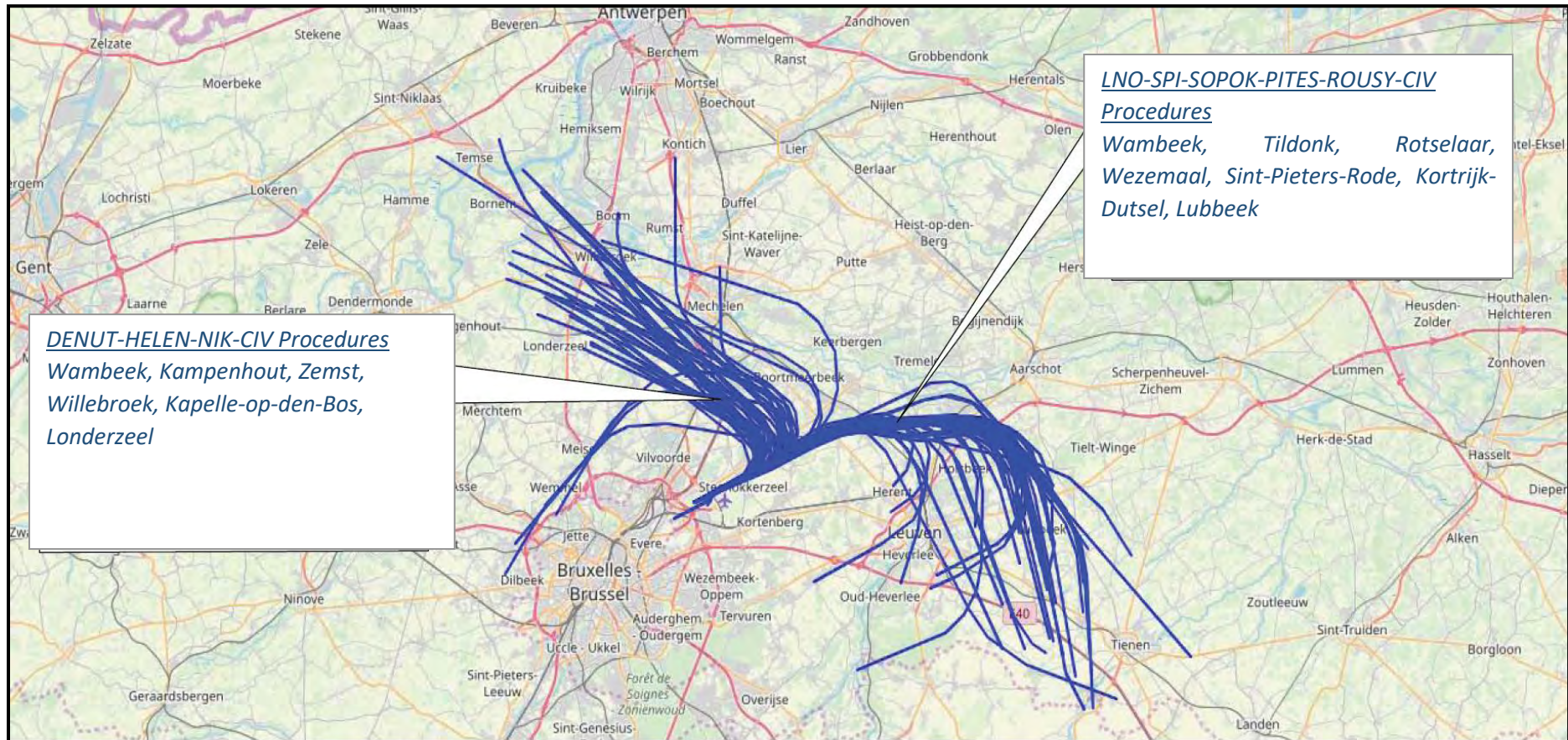
→ Opstijgingen 01



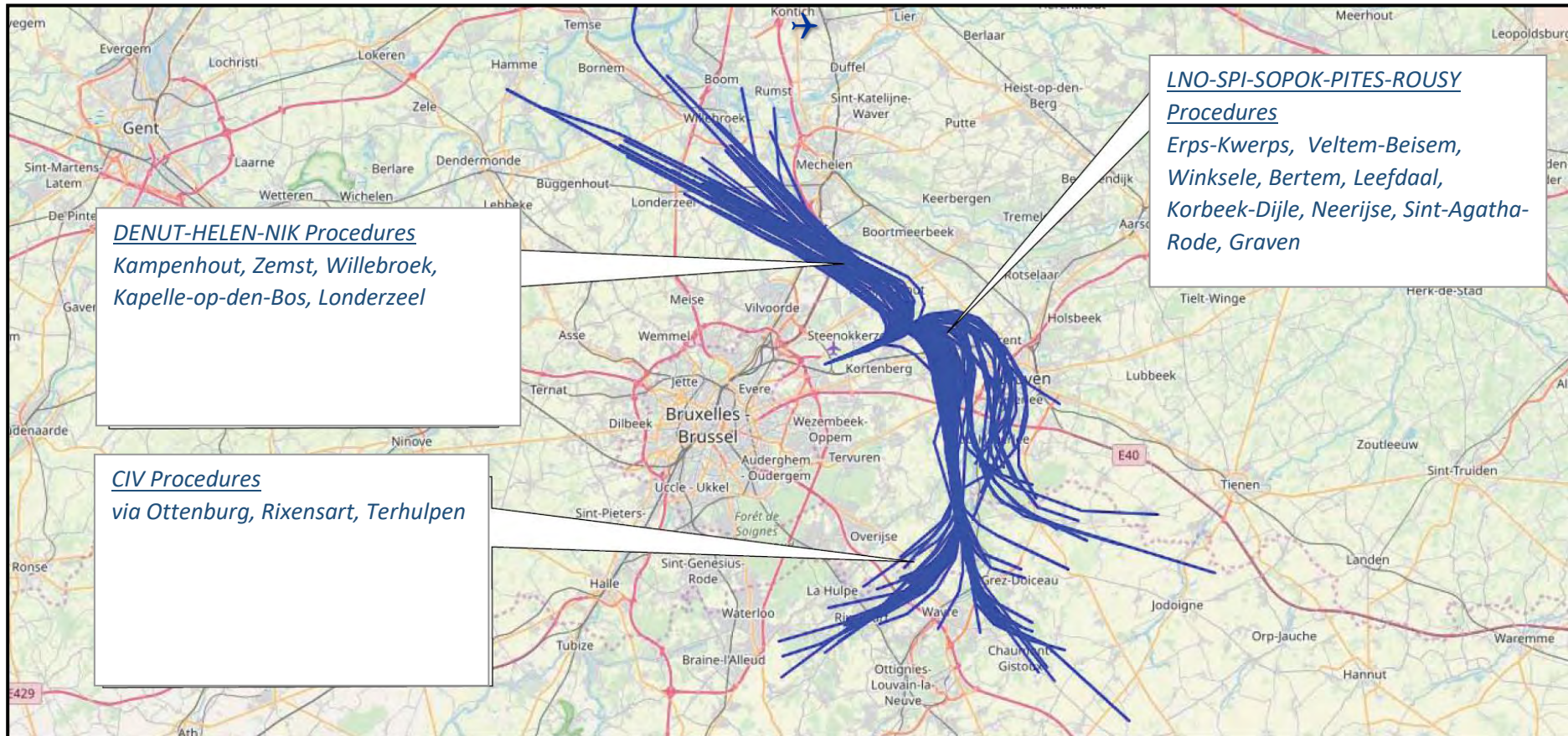
→ Opstijgingen 07R Leuven Rechtdoor



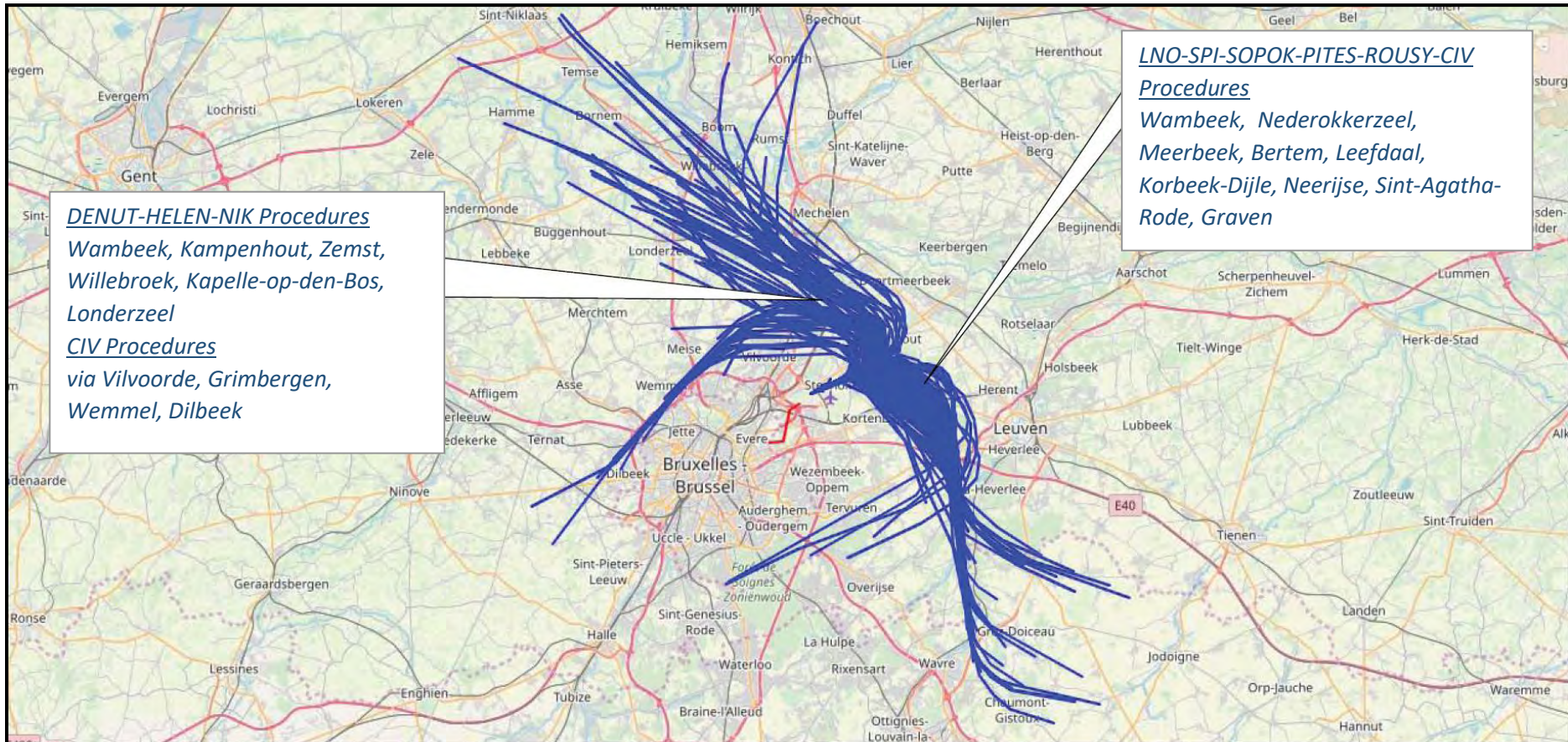
➔ Opstijgingen 07L Leuven Rechtdoor



→ Opstijgingen 07R Leuven West (tijdelijk geschorste procedure)



→ Opstijgingen 07L Leuven West (tijdelijk geschorste procedure)



4.3 Vliegverkeer : onze voornaamste observatieposten

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

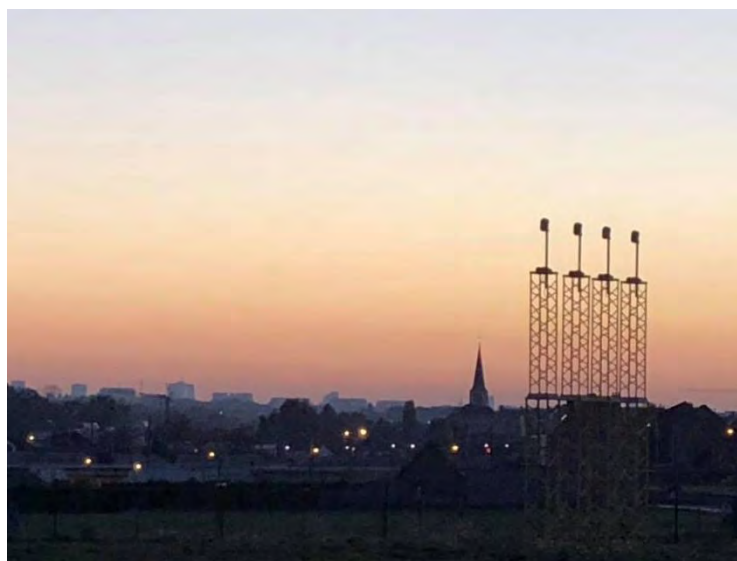
- Meise : Mankevosstraat / Heirbaan
- Beersel : Sanatoriumstraat
- Zaventem : Zeven Tommen, drempel baan 01
- Sterrebeek : Oude Keulseweg, brug over de Ring R0
- Leefdaal : Langestraat, bos van Leefdaal
- Overijse : Terhulpensteenweg
- Dilbeek : Berchemstraat, brug over de Ring R0
- Haut-Ittre : straat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



4.4 PRS - Preferential Runway System

Preferentieel Baangebruik (PBG) :

		0600 to 1559	1600 to 2259	2300 to 0559
MON 0500	DEP	25R		25R / 19(1)
till TUE 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
TUE 0500	DEP	25R		25R / 19(1)
till WED 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
WED 0500	DEP	25R		25R / 19(1)
till THU 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
THU 0500	DEP	25R		25R / 19(1)
till FRI 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
FRI 0500	DEP	25R		25R(3)
till SAT 0459	ARR	25L / 25R		25R
SAT 0500	DEP	25R	25R / 19(1)	25L(4)
till SUN 0459	ARR	25L / 25R	25R / 25L(2)	25L
SUN 0500	DEP	25R / 19(1)	25R	19(4)
till MON 0459	ARR	25R / 25L(2)	25L / 25R	19
<p>(1) RWY 25R only for traffic via ELSIK, NIK, HELEN, DENUT, KOK and CIV / RWY 19 only for traffic via LNO, SPI, SOPOK, PITES and ROUSY; aircraft with MTOW between 80 and 200 t can use RWY 25R or 19 (at pilot discretion); aircraft with MTOW > 200 t shall use RWY 25R regardless the destination.</p>				
<p>(2) Arrival on RWY 25L at ATC discretion only.</p>				
<p>(3) No airport slot will be allocated for take-off between 0000 and 0500</p>				
<p>(4) No airport slot will be allocated for take-off between 2300 and 0500</p>				



4.5 Vliegverkeer : enkele statistische gegevens

☾ NACHTvluchten :

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

☾ NACHTperiode van 22.00 uur tot 08.00 `s morgens :

1982 : 10.387

1983 : 12.125

1984 : 14.232

☾ NACHTperiode van 23.00 uur tot 06.00 `s morgens :

1985 : 15.800

1993 : 15.784

2001 : 20.953

1986 : 23.350

1994 : 18.353

2002 : 19.577

1987 : 28.949

1995 : 20.298

2003 : 20.889

1988 : 33.407

1996 : 21.709

2004 : 23.108

1989 : 34.495

1997 : 24.374

2005 : 24.567

1990 : 35.043

1998 : 24.342

2006 : 24.761

1991 : 29.415

1999 : 24.917

2007 : 25.100

1992 : 19.525

2000 : 23.375

2008 : 17.893

☾ NACHTslots :

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

SLOTS NACHT	BEWEGINGEN NACHT
2009 : 13.112 (3.124 dep)	2009 : 13.232 (3.631 dep)
2010 : 13.570 (2.899 dep)	2010 : 14.249 (3.591 dep)
2011 : 14.781 (3.397 dep)	2011 : 14.647 (3.827 dep)
2012 : 14.793 (3.817 dep)	2012 : 14.648 (4.206 dep)
2013 : 14.655 (4.070 dep)	2013 : 14.831 (4.508 dep)
2014 : 15.746 (4.396 dep)	2014 : 16.187 (4.682 dep)
2015 : 15.869 (4.463 dep)	2015 : 16.521 (4.981 dep)
2016 : 15.140 (4.457 dep)	2016 : 15.753 (4.941 dep)
2017 : 15.830 (4.574 dep)	2017 : 16.827 (5.082 dep)
2018 : 15.835 (4.616 dep)	2018 : 17.698 (5.379 dep)





Dit zijn de cijfers voor de nacht van de tijdsintervallen (slots) in 2018 die ons werden overgemaakt door de slotcoördinator op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Zoals u weet is BSC (BELGIAN SLOT COORDINATION), als coördinator van de slots (tijdsintervallen) op de Luchthaven Brussel-Nationaal, belast met het beheer van die slots. Teneinde de bevoegdheden van elkeen te eerbiedigen beperken wij ons tot het communiceren over de slots, en niet over het aantal vluchten die werden uitgevoerd op de luchthaven.

Dit gezegd zijnde, dit is het overzicht van hun bevindingen voor het jaar 2018 betreffende het toekennen van nachtslots op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

NACHTSLOTS 2018

	ALL	ARR	DEP
WETGEVING SLOTS	16.000	11.000	5.000
laattijdig geretourneerde en niet gebruikte NACHTSLOTS	165		
,	15.835	11.219	4.616
NACHTSLOTS die tijdens de DAG opereerden	643	563	80
effectief geopereerde NACHTSLOTS	15.192	10.656	4.536
vluchten die zonder NACHTSLOT opereerden	2.088	1.394	694
TOT nachtvluchten (exclusief vrijgestelde bewegingen en VFR vluchten)	17.280	12.050	5.230
vluchten vrijgesteld van slot-coördinatie	179	121	58
VFR vluchten (hoofdzakelijk helikopters federale politie)	230	140	90
REDSTAR	17.689	12.311	5.378
REDSTAR	17.698	12.319	5.379
REDSTAR HELI	230	140	90



1. Nachtslots (slots) :

- BSC mag maximum 16.000 nachtslots toekennen, waaronder een maximum van 5.000 slots voor de vertrekken, en dit per kalenderjaar (1 januari -31 december)
- BSC deelde in 2018 15.835 nachtslots uit, waarvan 11.219 voor de landingen en 4.616 voor de vertrekken.
- De resterende 165 slots (16.000-15.835) zijn slots die laattijdig werden terugbezorgd door de luchtvaartmaatschappijen, ten gevolge van de sociale acties van het laatste kwartaal en laattijdige commerciële beslissingen. Deze 2 redenen moeten als een niet-limitatieve lijst worden beschouwd en dienen enkel als voorbeeld.

2. Afwijkingen vastgesteld door BSC en gerelateerd aan het DGLV :

- Onder de 15.835 toegekende nachtslots telt men 643 vluchten die voorzien waren tijdens de nacht te opereren (563 landingen + 80 opstijgingen) en die effectief tijdens de dagperiode plaatsvonden (06u00-22u59).
- Er waren dus 15.192 nachtslots (10.656 aankomsten + 4.536 vertrekken) die effectief tijdens de nacht opereerden.
- We hebben aan de bevoegde instantie eveneens 2.088 gevallen gerapporteerd van vluchten die tijdens de nacht opereerden (1.394 aankomsten + 694 vertrekken) en die niet over een nachtslot beschikten. OPGELET, dit houdt nochtans geen overtreding in. Het is aan de bevoegde instantie om te oordelen of de gevallen die door BSC worden gerapporteerd een potentiële overtreding uitmaken, m.a.w. een herhaalde en opzettelijke actie.
- We hebben ook nog 179 « vrijgestelde » vluchten (121 aankomsten + 58 vertrekken) gerapporteerd. Deze vluchten zijn niet onderhevig aan de verplichting van coördinatie.
- We herinneren u eraan dat de coördinatie enkel van toepassing is op IFR vluchten en we rapporteren dus niet over VFR vluchten (hoofdzakelijk helikopters van de federale politie).
- Het totaal aantal door BSC vastgestelde nachtslots bedraagt dus 17.280 vluchten, vrijgestelde bewegingen en VFR vluchten niet inbegrepen, waarvan 12.050 aankomsten + 5.230 vertrekken. Opgelet, ik herhaal dat die cijfers louter ter indicatie worden vermeld en bevestigd moeten worden door Brussels Airport Company in haar officiële jaarrapporten. We weten uit ervaring dat de cijfers van BAC gewoonlijk met enkele eenheden afwijken ten opzichte van onze vaststellingen.

3. Oorsprong van de 2.088 niet geplande nachtvluchten

- Volgens de verslagen gepubliceerd door Eurocontrol en de rechtvaardigingen die worden verschaft door de luchtvaartmaatschappijen naar aanleiding van onze rapporteringen, ligt de hoofdreden voor de vastgestelde vertragingen in 2018 bij de Europese luchtvaartcontrole. We hebben het hier wel degelijk over de zone die onder de bevoegdheid van Eurocontrol valt, niet enkel over de zone die onder de bevoegdheid van Skeyes valt.



- Twee verzwarende factoren:
 - de meteorologische situatie in 2018 en de hittegolven die meerdere onweerskernen hebben verwekt in Europa,
 - een structureel gebrek **aan personeel ('human resources') in de verschillende Europese luchtvaartcontrole-centra.**

4. Maatregelen die werden genomen door BSC :

- Tijdens het jaar 2018 heeft BSC op systematische wijze de verschillende betrokken partijen ingelicht over de geopereerde nachtvluchten.
- BSC nam ook contact op met de verschillende betrokken vliegtuigmaatschappijen. Met de steun van die maatschappijen, van Brussels Airport Cie, en van de afhandelaars (**'handlers'**), **hebben we zo goed mogelijk geprobeerd de gevallen van niet geprogrammeerde nachtvluchten te beperken.**
- BSC is van mening dat de impact van de maatregelen die ze in 2018 hebben genomen zich meer zal doen voelen in 2019. Ze stellen vast dat verschillende maatschappijen hetzij structurele beslissingen hebben genomen bij het opmaken van hun planning, of maatregelen hebben genomen om hun interne diensten bevoegd met de uitvoering van de operaties erop te wijzen en eraan te herinneren dat ze hun stiptheid moesten verbeteren.





4.5.1 Evolutie jaarlijks aantal bewegingen

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

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



4.5.2 Evolutie jaarlijks aantal passagiers

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

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



4.5.3 Evolutie jaarlijkse tonnage vrachtvervoer

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

1947 : 1.268	1991 : 316.593	2006 : 719.561 (+3.90%)
1956 : 12.599	1992 : 314.054	2007 : 783.727 (+8.92%)
1966 : 52.137	1993 : 306.463	2008 : 661.143 (-15.64%)
1971 : 112.299	1994 : 381.067	2009 : 449.132 (-32.07%)
1972 : 111.612	1995 : 441.819	2010 : 476.135 (+6.01%)
1973 : 112.065	1996 : 464.277	2011 : 475.124 (-0.21%)
1974 : 111.912	1997 : 531.011 (+14.37%)	2012 : 459.265 (-3.34%)
1975 : 119.382	1998 : 595.395 (+12.12%)	2013 : 429.938 (-6.39%)
1976 : 140.401	1999 : 674.837 (+13.34%)	2014 : 453.954 (+5.59%)
1977 : 138.916	2000 : 687.385 (+1.86%)	2015 : 489.303 (+7.79%)
1978 : 143.021	2001 : 583.729 (-15.08%)	2016 : 494.637 (+1.09%)
1979 : 156.600	2002 : 536.826 (-8.04%)	2017 : 535.634 (+8.29%)
1980 : 165.520	2003 : 607.136 (+13.10%)	2018 : 543.492 (+1,47%)
1981 : 164.766	2004 : 664.375 (+9.43%)	
1982 : 157.385	2005 : 702.819 (+5.79%)	



4.5.4 Jaarlijks globaal baangebruik van 1996 tot 2018

Bron: Belgocontrol

- Globaal baangebruik in 1996 :

25 Right	47.76 % totaal	74.60 % opstijgingen	20.93 % landingen
25 Left	30.07 % totaal	0.05 % opstijgingen	60.08 % landingen
19	3.02 % totaal	5.79 % opstijgingen	0.24 % landingen
01	12.47 % totaal	6.84 % opstijgingen	18.09 % landingen
07 Right	1.76 % totaal	3.51 % opstijgingen	0.01 % landingen
07 Left	4.93 % totaal	9.21 % opstijgingen	0.65 % landingen

- Globaal baangebruik in 1997 :

25 Right	57.94 % totaal	86.25 % opstijgingen	29.83 % landingen
25 Left	31.54 % totaal	0.03 % opstijgingen	62.85 % landingen
19	3.54 % totaal	6.85 % opstijgingen	0.26 % landingen
01	4.49 % totaal	2.52 % opstijgingen	6.44 % landingen
07 Right	1.12 % totaal	2.24 % opstijgingen	0.00 % landingen
07 Left	1.37 % totaal	2.12 % opstijgingen	0.62 % landingen

- Globaal baangebruik in 1998 :

25 Right	58.48 % totaal	91.38 % opstijgingen	25.57 % landingen
25 Left	35.27 % totaal	0.23 % opstijgingen	70.31 % landingen
19	3.13 % totaal	5.24 % opstijgingen	1.03 % landingen
01	1.95 % totaal	1.05 % opstijgingen	2.85 % landingen
07 Right	0.90 % totaal	1.80 % opstijgingen	0.00 % landingen
07 Left	0.26 % totaal	0.29 % opstijgingen	0.23 % landingen



- Globaal baangebruik in 1999 :

25 Right	56.15 % totaal	90.43 % opstijgingen	21.87 % landingen
25 Left	35.39 % totaal	0.10 % opstijgingen	70.68 % landingen
19	2.77 % totaal	3.64 % opstijgingen	1.90 % landingen
01	3.59 % totaal	1.71 % opstijgingen	5.48 % landingen
07 Right	2.00 % totaal	3.99 % opstijgingen	0.01 % landingen
07 Left	0.09 % totaal	0.12 % opstijgingen	0.07 % landingen

- Globaal baangebruik in 2000 :

25 Right	55.71 % totaal	90.92 % opstijgingen	20.49 % landingen
25 Left	36.41 % totaal	0.01 % opstijgingen	72.81 % landingen
19	4.39 % totaal	5.47 % opstijgingen	3.31 % landingen
01	2.13 % totaal	0.88 % opstijgingen	3.37 % landingen
07 Right	1.36 % totaal	2.72 % opstijgingen	0.01 % landingen
07 Left	0.00 % totaal	0.00 % opstijgingen	0.01 % landingen

- Globaal baangebruik in 2001 :

25 Right	54.40 % totaal	89.73 % opstijgingen	19.00 % landingen
25 Left	34.31 % totaal	0.02 % opstijgingen	68.66 % landingen
19	4.35 % totaal	3.21 % opstijgingen	5.49 % landingen
01	4.18 % totaal	1.53 % opstijgingen	6.83 % landingen
07 Right	2.74 % totaal	5.46 % opstijgingen	0.01 % landingen
07 Left	0.03 % totaal	0.05 % opstijgingen	0.01 % landingen



- Globaal baangebruik in 2002 :

25 Right	53.15 % totaal	87.89 % opstijgingen	18.40 % landingen
25 Left	34.19 % totaal	0.04 % opstijgingen	68.34 % landingen
19	3.04 % totaal	2.44 % opstijgingen	3.64 % landingen
01	5.53 % totaal	1.49 % opstijgingen	9.56 % landingen
07 Right	3.95 % totaal	7.89 % opstijgingen	0.01 % landingen
07 Left	0.15 % totaal	0.26 % opstijgingen	0.04 % landingen

- Globaal baangebruik in 2003 :

25 Right	56.58 % totaal	86.35 % opstijgingen	26.80 % landingen
25 Left	31.03 % totaal	0.03 % opstijgingen	62.02 % landingen
19	2.44 % totaal	3.58 % opstijgingen	1.30 % landingen
01	5.92 % totaal	2.04 % opstijgingen	9.80 % landingen
07 Right	3.78 % totaal	7.51 % opstijgingen	0.04 % landingen
07 Left	0.26 % totaal	0.49 % opstijgingen	0.04 % landingen

- Globaal baangebruik in 2004

25 Right	50.23 % totaal	76.39 % opstijgingen	24.08 % landingen
25 Left	30.21 % totaal	0.71 % opstijgingen	59.71 % landingen
19	5.86 % totaal	8.57 % opstijgingen	3.15 % landingen
01	7.82 % totaal	2.61 % opstijgingen	13.04 % landingen
07 Right	5.46 % totaal	10.92 % opstijgingen	0.00 % landingen
07 Left	0.41 % totaal	0.81 % opstijgingen	0.02 % landingen



- Globaal baangebruik in 2005

25 Right	54.31 % totaal	81.64 % opstijgingen	26.98 % landingen
25 Left	30.74 % totaal	0.27 % opstijgingen	61.22 % landingen
19	3.79 % totaal	6.41 % opstijgingen	1.17 % landingen
01	6.34 % totaal	2.21 % opstijgingen	10.47 % landingen
07 Right	4.27 % totaal	8.53 % opstijgingen	0.02 % landingen
07 Left	0.54 % totaal	0.94 % opstijgingen	0.14 % landingen

- Globaal baangebruik in 2006 :

25 Right	54.03 % totaal	75.79 % opstijgingen	32.27 % landingen
25 Left	26.48 % totaal	0.42 % opstijgingen	52.53 % landingen
19	6.10 % totaal	9.85 % opstijgingen	2.35 % landingen
01	7.41 % totaal	2.42 % opstijgingen	12.41 % landingen
07 Right	5.20 % totaal	10.06 % opstijgingen	0.35 % landingen
07 Left	0.78 % totaal	1.46 % opstijgingen	0.10 % landingen

- Globaal baangebruik in 2007 :

25 Right	53.07 % totaal	79.65 % opstijgingen	26.49 % landingen
25 Left	29.74 % totaal	0.28 % opstijgingen	59.20 % landingen
19	4.24 % totaal	6.71 % opstijgingen	1.77 % landingen
01	6.56 % totaal	1.15 % opstijgingen	11.96 % landingen
07 Right	5.57 % totaal	10.81 % opstijgingen	0.34 % landingen
07 Left	0.82 % totaal	1.40 % opstijgingen	0.24 % landingen



- Globaal baangebruik in 2008

25 Right	48.87 % totaal	75.67 % opstijgingen	22.06 % landingen
25 Left	31.27 % totaal	0.34 % opstijgingen	62.20 % landingen
19	6.03 % totaal	9.98 % opstijgingen	2.07 % landingen
01	5.56 % totaal	0.56 % opstijgingen	10.56 % landingen
07 Right	6.32 % totaal	12.25 % opstijgingen	0.39 % landingen
07 Left	1.95 % totaal	1.19 % opstijgingen	2.71 % landingen

- Globaal baangebruik in 2009

25 Right	51.69 % totaal	79.88 % opstijgingen	23.50 % landingen
25 Left	28.32 % totaal	0.10 % opstijgingen	56.54 % landingen
19	4.91 % totaal	4.88 % opstijgingen	4.94 % landingen
01	7.13 % totaal	0.33 % opstijgingen	13.93 % landingen
07 Right	6.94 % totaal	13.84 % opstijgingen	0.05 % landingen
07 Left	1.01 % totaal	0.97 % opstijgingen	1.04 % landingen

- Globaal baangebruik in 2010 :

25 Right	49.86 % totaal	76.76 % opstijgingen	22.97 % landingen
25 Left	27.59 % totaal	0.11 % opstijgingen	55.08 % landingen
19	3.02 % totaal	3.70 % opstijgingen	2.35 % landingen
01	9.77 % totaal	0.55 % opstijgingen	18.99 % landingen
07 Right	8.98 % totaal	17.94 % opstijgingen	0.02 % landingen
07 Left	0.77 % totaal	0.95 % opstijgingen	0.59 % landingen



- Globaal baangebruik in 2011 :

25 Right	52.57 % totaal	80.40 % opstijgingen	24.75 % landingen
25 Left	28.89 % totaal	0.07 % opstijgingen	57.70 % landingen
19	3.44 % totaal	4.36 % opstijgingen	2.52 % landingen
01	7.37 % totaal	0.06 % opstijgingen	14.68 % landingen
07 Right	7.21 % totaal	14.42 % opstijgingen	0.00 % landingen
07 Left	0.52 % totaal	0.69 % opstijgingen	0.36 % landingen

- Globaal baangebruik in 2012 :

25 Right	53.48 % totaal	82.01 % opstijgingen	24.95 % landingen
25 Left	28.96 % totaal	0.17 % opstijgingen	57.76 % landingen
19	5.97 % totaal	6.31 % opstijgingen	5.63 % landingen
01	5.73 % totaal	0.22 % opstijgingen	11.25 % landingen
07 Right	5.34 % totaal	10.67 % opstijgingen	0.01 % landingen
07 Left	0.52 % totaal	0.62 % opstijgingen	0.41 % landingen

- Globaal baangebruik in 2013

25 Right	44.85 % totaal	67.71 % opstijgingen	21.99 % landingen
25 Left	24.08 % totaal	0.37 % opstijgingen	47.79 % landingen
19	7.46 % totaal	8.24 % opstijgingen	6.69 % landingen
01	11.44 % totaal	0.55 % opstijgingen	22.32 % landingen
07 Right	10.78 % totaal	21.28 % opstijgingen	0.29 % landingen
07 Left	1.39 % totaal	1.86 % opstijgingen	0.92 % landingen



- Globaal baangebruik in 2014 :

25 Right	54.82 % totaal	82.10 % opstijgingen	27.55 % landingen
25 Left	27.41 % totaal	0.14 % opstijgingen	54.68 % landingen
19	4.04 % totaal	4.07 % opstijgingen	4.01 % landingen
01	6.54 % totaal	0.63 % opstijgingen	12.45 % landingen
07 Right	6.13 % totaal	12.14 % opstijgingen	0.13 % landingen
07 Left	1.06 % totaal	0.93 % opstijgingen	1.19 % landingen

- Globaal baangebruik in 2015

25 Right	56.68 % totaal	73.14 % opstijgingen	40.22 % landingen
25 Left	21.15 % totaal	0.09 % opstijgingen	42.21 % landingen
19	7.25 % totaal	12.09 % opstijgingen	2.42 % landingen
01	7.74 % totaal	2.86 % opstijgingen	12.62 % landingen
07 Right	4.98 % totaal	9.79 % opstijgingen	0.18 % landingen
07 Left	2.20 % totaal	2.04 % opstijgingen	2.35 % landingen

- Globaal baangebruik in 2016

25 Right	54.69 % totaal	80.65 % opstijgingen	28.73 % landingen
25 Left	26.56 % totaal	0.13 % opstijgingen	52.98 % landingen
19	2.33 % totaal	2.82 % opstijgingen	1.84 % landingen
01	6.19 % totaal	0.06 % opstijgingen	12.33 % landingen
07 Right	7.36 % totaal	14.35 % opstijgingen	0.37 % landingen
07 Left	2.87 % totaal	2.00 % opstijgingen	3.75 % landingen



- Globaal baangebruik in 2017 :

25 Right	58.13 % totaal	84.49 % opstijgingen	31.77 % landingen
25 Left	27.61 % totaal	0.12 % opstijgingen	55.12 % landingen
19	3.19 % totaal	4.30 % opstijgingen	2.07 % landingen
01	4.39 % totaal	0.04 % opstijgingen	8.75 % landingen
07 Right	4.90 % totaal	9.58 % opstijgingen	0.23 % landingen
07 Left	1.77 % totaal	1.47 % opstijgingen	2.06 % landingen

- Globaal baangebruik in 2018

25 Right	52.03 % totaal	76.12 % opstijgingen	27.94 % landingen
25 Left	24.88 % totaal	0.12 % opstijgingen	49.64 % landingen
19	3.94 % totaal	4.55 % opstijgingen	3.33 % landingen
01	6.95 % totaal	0.06 % opstijgingen	13.84 % landingen
07 Right	8.70 % totaal	16.78 % opstijgingen	0.62 % landingen
07 Left	3.49 % totaal	2.36 % opstijgingen	4.63 % landingen

4.5.5 Jaarlijks baangebruik van 1995 tot 2018

Cijfers jaarlijks aantal bewegingen DAG & NACHT



LANDINGEN

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

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



OPSTIJGINGEN

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

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

☀ Cijfers jaarlijks aantal bewegingen DAG



LANDINGEN

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

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



OPSTIJGINGEN

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

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

Cijfers jaarlijks aantal bewegingen NACHT



LANDINGEN

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

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



OPSTIJGINGEN

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

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

Percentages jaarlijks aantal bewegingen DAG & NACHT



LANDINGEN %

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

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



OPSTIJGINGEN %

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	4,17%	6,84%	2,52%	1,05%	1,71%	0,88%	1,53%	1,49%	2,04%	2,61%	2,21%	2,42%
07L	1,30%	9,21%	2,12%	0,29%	0,12%	0,00%	0,05%	0,26%	0,49%	0,81%	0,94%	1,46%
07R	0,40%	3,51%	2,24%	1,80%	3,99%	2,72%	5,46%	7,89%	7,51%	10,92%	8,53%	10,06%
19	1,54%	5,79%	6,85%	5,24%	3,64%	5,47%	3,21%	2,44%	3,58%	8,57%	6,41%	9,85%
25L	44,70%	0,05%	0,03%	0,23%	0,10%	0,01%	0,02%	0,04%	0,03%	0,71%	0,27%	0,42%
25R	47,89%	74,60%	86,25%	91,38%	90,43%	90,92%	89,73%	87,89%	86,35%	76,39%	81,64%	75,79%

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

☼ Percentages jaarlijks aantal bewegingen DAG



LANDINGEN %

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

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



OPSTIJGINGEN %

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	4,26%	7,15%	2,63%	1,10%	1,76%	0,90%	1,53%	1,60%	2,14%	2,56%	2,12%	2,43%
07L	1,34%	9,53%	2,18%	0,30%	0,12%	0,00%	0,04%	0,20%	0,43%	0,64%	0,61%	1,07%
07R	0,41%	3,71%	2,31%	1,89%	4,18%	2,82%	5,66%	8,29%	7,95%	10,84%	7,87%	9,63%
19	0,93%	3,92%	4,24%	2,29%	0,93%	2,70%	1,51%	0,77%	1,08%	6,52%	4,64%	8,53%
25L	46,11%	0,04%	0,03%	0,22%	0,10%	0,01%	0,02%	0,04%	0,03%	0,30%	0,08%	0,25%
25R	46,94%	75,65%	88,61%	94,19%	92,91%	93,57%	91,24%	89,11%	88,37%	79,14%	84,69%	78,10%

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

☾ Percentages jaarlijks aantal bewegingen NACHT



LANDINGEN %

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

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



OPSTIJGINGEN %

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	3,22%	2,76%	1,11%	0,31%	0,91%	0,53%	1,56%	0,35%	0,66%	3,18%	3,33%	2,35%
07L	0,91%	4,91%	1,37%	0,22%	0,09%	0,00%	0,15%	0,88%	1,42%	3,06%	5,14%	6,47%
07R	0,33%	0,91%	1,45%	0,62%	1,35%	1,06%	2,19%	3,46%	1,38%	11,94%	16,80%	15,42%
19	7,97%	30,52%	38,28%	45,58%	43,08%	51,48%	32,11%	20,99%	38,74%	35,43%	28,71%	26,66%
25L	29,62%	0,16%	0,03%	0,31%	0,02%	0,03%	0,00%	0,03%	0,00%	5,96%	2,74%	2,60%
25R	57,95%	60,74%	57,76%	52,96%	54,55%	46,90%	63,98%	74,29%	57,79%	40,43%	43,27%	46,50%

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

4.5.6 Maandelijks verdeling van het baangebruik in 2018

Cijfers maandelijks aantal bewegingen DAG & NACHT



LANDINGEN 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	580	3.077	745	497	1.940	3.574	1.641	608	1.083	1.689	416	445	16.295
07L	27	415	868	407	1.121	33	765	183	320	152	1.006	148	5.445
07R	16	140	529	5	41	0	1	1	1	0	0	0	734
19	285	100	492	262	165	40	127	96	225	115	1.656	358	3.921
25L	4.711	2.757	4.319	5.629	4.617	4.310	5.876	6.509	5.869	5.097	3.880	4.870	58.444
25R	2.911	1.747	2.450	3.146	2.552	2.543	2.799	3.341	3.169	2.963	2.389	2.878	32.888



OPSTIJGINGEN 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	0	1	2	0	1	11	0	0	0	57	0	4	76
07L	79	560	642	57	304	335	258	58	93	91	226	78	2.781
07R	531	3.100	1.465	829	2.849	3.305	2.295	734	1.295	1.726	1.170	458	19.757
19	326	220	596	451	261	323	358	507	627	437	922	324	5.352
25L	15	5	9	16	4	13	9	25	9	7	13	18	143
25R	7.588	4.357	6.679	8.593	7.017	6.513	8.286	9.425	8.639	7.686	7.018	7.816	89.617

☀ Cijfers maandelijks aantal bewegingen DAG



LANDINGEN DAG 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	537	2.805	680	454	1.758	3.252	1.502	532	978	1.518	400	398	14.814
07L	27	414	868	407	1.120	33	765	183	320	152	929	109	5.327
07R	16	113	437	5	41	0	1	1	1	0	0	0	615
19	241	72	421	187	81	7	0	0	158	62	1.519	296	3.044
25L	4.539	2.634	4.125	5.366	4.281	4.015	5.327	5.996	5.474	4.881	3.713	4.669	55.020
25R	2.467	1.486	2.021	2.578	1.977	1.947	2.123	2.661	2.555	2.336	1.947	2.490	26.588



OPSTIJGINGEN DAG 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	0	1	2	0	1	0	0	0	0	57	0	0	61
07L	76	423	589	54	249	236	228	33	85	51	195	31	2.250
07R	528	3.082	1.446	821	2.831	3.262	2.274	728	1.285	1.713	1.163	453	19.586
19	180	139	453	313	106	233	231	318	487	287	769	214	3.730
25L	5	0	0	3	0	2	3	1	6	1	6	0	27
25R	7.345	4.229	6.471	8.362	6.742	6.294	7.926	9.178	8.382	7.457	6.738	7.569	86.693

☾ Cijfers maandelijks aantal bewegingen NACHT



LANDINGEN NACHT 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	43	272	65	43	182	322	139	76	105	171	16	47	1.481
07L	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	77	39	118
07R	0	27	92	0	0	0	0	0	0	0	0	0	119
19	44	28	71	75	84	33	127	96	67	53	137	62	877
25L	172	123	194	263	336	295	549	513	395	216	167	201	3.424
25R	444	261	429	568	575	596	676	680	614	627	442	388	6.300



OPSTIJGINGEN NACHT 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	4	15
07L	3	137	53	3	55	99	30	25	8	40	31	47	531
07R	3	18	19	8	18	43	21	6	10	13	7	5	171
19	146	81	143	138	155	90	127	189	140	150	153	110	1.622
25L	10	5	9	13	4	11	6	24	3	6	7	18	116
25R	243	128	208	231	275	219	360	247	257	229	280	247	2.924

Percentages maandelijks aantal bewegingen DAG & NACHT



LANDINGEN % 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	6,80%	37,36%	7,92%	5,00%	18,59%	34,04%	14,64%	5,66%	10,15%	16,86%	4,45%	5,12%	13,84%
07L	0,32%	5,04%	9,23%	4,09%	10,74%	0,31%	6,82%	1,70%	3,00%	1,52%	10,76%	1,70%	4,63%
07R	0,19%	1,70%	5,63%	0,05%	0,39%	0,00%	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,62%
19	3,34%	1,21%	5,23%	2,63%	1,58%	0,38%	1,13%	0,89%	2,11%	1,15%	17,72%	4,12%	3,33%
25L	55,23%	33,47%	45,93%	56,60%	44,24%	41,05%	52,42%	60,62%	55,02%	50,89%	41,51%	55,98%	49,64%
25R	34,13%	21,21%	26,06%	31,63%	24,45%	24,22%	24,97%	31,11%	29,71%	29,58%	25,56%	33,08%	27,94%



OPSTIJGINGEN % 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	0,00%	0,01%	0,02%	0,00%	0,01%	0,10%	0,00%	0,00%	0,00%	0,57%	0,00%	0,05%	0,06%
07L	0,93%	6,79%	6,83%	0,57%	2,91%	3,19%	2,30%	0,54%	0,87%	0,91%	2,42%	0,90%	2,36%
07R	6,22%	37,61%	15,60%	8,34%	27,30%	31,48%	20,48%	6,83%	12,14%	17,25%	12,51%	5,27%	16,78%
19	3,82%	2,67%	6,35%	4,53%	2,50%	3,08%	3,19%	4,72%	5,88%	4,37%	9,86%	3,72%	4,55%
25L	0,18%	0,06%	0,10%	0,16%	0,04%	0,12%	0,08%	0,23%	0,08%	0,07%	0,14%	0,21%	0,12%
25R	88,86%	52,86%	71,11%	86,40%	67,24%	62,03%	73,94%	87,68%	81,02%	76,83%	75,07%	89,86%	76,12%

☀ Percentages maandelijks aantal bewegingen DAG



LANDINGEN % DAG 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	6,86%	37,28%	7,95%	5,05%	18,99%	35,14%	15,46%	5,68%	10,31%	16,96%	4,70%	5,00%	14,05%
07L	0,34%	5,50%	10,15%	4,52%	12,10%	0,36%	7,87%	1,95%	3,37%	1,70%	10,92%	1,37%	5,05%
07R	0,20%	1,50%	5,11%	0,06%	0,44%	0,00%	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,58%
19	3,08%	0,96%	4,92%	2,08%	0,87%	0,08%	0,00%	0,00%	1,67%	0,69%	17,85%	3,72%	2,89%
25L	57,99%	35,01%	48,23%	59,64%	46,24%	43,39%	54,82%	63,97%	57,71%	54,54%	43,64%	58,64%	52,20%
25R	31,52%	19,75%	23,63%	28,65%	21,35%	21,04%	21,85%	28,39%	26,93%	26,10%	22,88%	31,27%	25,22%



OPSTIJGINGEN % DAG 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	0,00%	0,01%	0,02%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,60%	0,00%	0,00%	0,05%
07L	0,93%	5,37%	6,57%	0,57%	2,51%	2,35%	2,14%	0,32%	0,83%	0,53%	2,20%	0,37%	2,00%
07R	6,49%	39,14%	16,14%	8,59%	28,51%	32,53%	21,33%	7,10%	12,54%	17,91%	13,11%	5,48%	17,43%
19	2,21%	1,77%	5,06%	3,28%	1,07%	2,32%	2,17%	3,10%	4,75%	3,00%	8,67%	2,59%	3,32%
25L	0,06%	0,00%	0,00%	0,03%	0,00%	0,02%	0,03%	0,01%	0,06%	0,01%	0,07%	0,00%	0,02%
25R	90,30%	53,71%	72,21%	87,53%	67,90%	62,77%	74,34%	89,47%	81,82%	77,95%	75,96%	91,56%	77,17%

☾ Percentages maandelijks aantal bewegingen NACHT



LANDINGEN % NACHT 2018

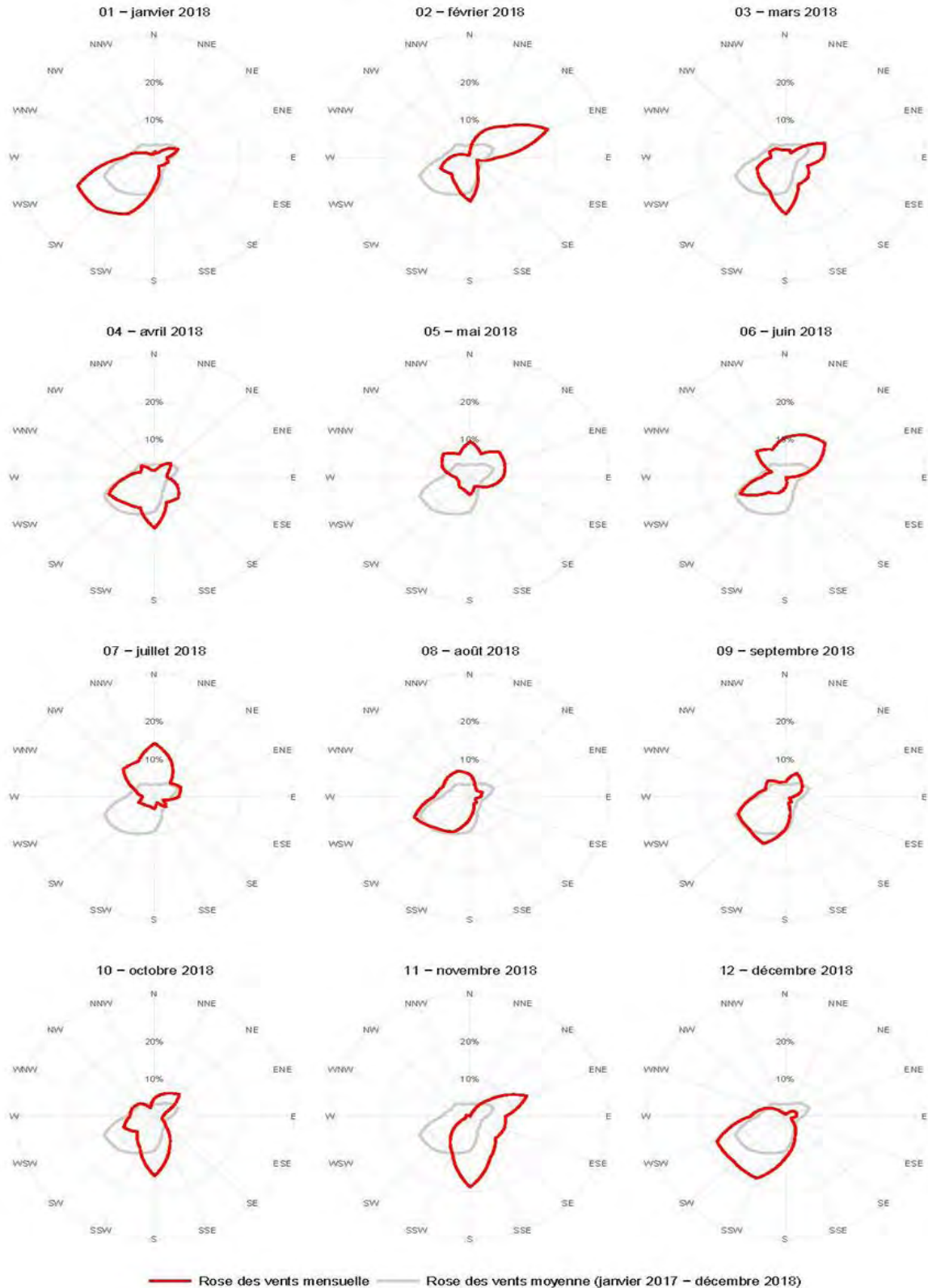
	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	6,12%	38,20%	7,64%	4,53%	15,45%	25,84%	9,32%	5,57%	8,89%	16,03%	1,91%	6,38%	12,02%
07L	0,00%	0,14%	0,00%	0,00%	0,08%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,18%	5,29%	0,96%
07R	0,00%	3,79%	10,81%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,97%
19	6,26%	3,93%	8,34%	7,90%	7,13%	2,65%	8,52%	7,03%	5,67%	4,97%	16,33%	8,41%	7,12%
25L	24,47%	17,28%	22,80%	27,71%	28,52%	23,68%	36,82%	37,58%	33,45%	20,24%	19,90%	27,27%	27,79%
25R	63,16%	36,66%	50,41%	59,85%	48,81%	47,83%	45,34%	49,82%	51,99%	58,76%	52,68%	52,65%	51,14%



OPSTIJGINGEN % NACHT 2018

	JAN	FEB	MRT	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	2018
01	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,93%	0,28%
07L	0,74%	37,13%	12,27%	0,76%	10,85%	20,93%	5,51%	5,09%	1,91%	9,13%	6,49%	10,90%	9,87%
07R	0,74%	4,88%	4,40%	2,04%	3,55%	9,09%	3,86%	1,22%	2,39%	2,97%	1,46%	1,16%	3,18%
19	36,05%	21,95%	33,10%	35,11%	30,57%	19,03%	23,35%	38,49%	33,49%	34,25%	32,01%	25,52%	30,15%
25L	2,47%	1,36%	2,08%	3,31%	0,79%	2,33%	1,10%	4,89%	0,72%	1,37%	1,46%	4,18%	2,16%
25R	60,00%	34,69%	48,15%	58,78%	54,24%	46,30%	66,18%	50,31%	61,48%	52,28%	58,58%	57,31%	54,36%

4.5.7 Maandelijks windrozen in 2018



4.5.8 Verdeling van SID opstijgprocedures vanaf banen 25R/L 2016-2018

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

4.6 De klachten



4.6.1 Aantal inwoners en bevolkingsdichtheid

Gemeente		Aantal inwoners (*)	Bevolkingsdichtheid inwoner / Km ² (**)
Brussels Hoofdstedelijk Gewest			
Anderlecht	1070	118.920	6.671
Oudergem	1160	33.970	3.735
Sint-Agatha-Berchem	1082	25.195	8.418
Brussel	1000	179.797	5.498
Etterbeek	1040	48.008	15.173



Evere	1140	41.588	8.196
Vorst	1190	55.925	8.964
Ganshoren	1083	24.817	10.127
Elsene	1050	86.675	13.635
Jette	1090	52.417	10.350
Koekelberg	1081	21.961	18.571
Molenbeek	1080	96.501	16.464
Sint-Gillis	1060	49.715	19.804
Sint-Joost-ten-Node	1210	27.087	23.664
Schaarbeek	1030	131.547	16.340
Ukkel	1180	82.742	3.591
Watermaal-Bosvoorde	1170	25.172	1.934
Sint-Lambrechts-Woluwe	1200	56.496	7.793
Sint-Pieters-Woluwe	1150	41.789	4.697

Vlaams Brabant			
Asse	1730	33.104	663
Beersel	1650	25.241	835
Bertem	3060	10.007	334
Bierbeek	3360	10.066	252
Boortmeerbeek	3191	12.507	664
Dilbeek	1700	42.854	1030
Drogenbos	1620	5.678	2.247
Gooik	1755	9.165	232
Grimbergen	1850	37.445	967
Haacht	3150	14.565	473



Halle	1500	39.536	880
Herent	3020	21.686	660
Hoeilaart	1560	11.323	546
Holsbeek	3220	10.010	257
Huldenberg	3040	9.921	249
Kampenhout	1910	11.972	355
Kapelle-op-den-bos	1861	9.387	616
Kortenberg	3070	20.266	585
Kraainem	1950	13.689	2.358
Lennik	1750	9.083	293
Leuven	3000	101.488	1.790
Liedekerke	1770	13.271	1.308
Linkebeek	1630	4.667	1.147
Londerzeel	1840	18.751	513
Lubbeek	3210	14.555	312
Machelen	1830	15.451	1.329
Meise	1860	19.404	550
Merchtem	1785	16.573	443
Oud-Heverlee	3050	11.113	356
Overijse	3090	25.400	566
Pepingen	1670	4.468	121
Roosdaal	1760	11.632	536
Rotselaar	3110	16.803	443
Sint-Genesius-Rode	1640	18.393	803
Sint-Pieters-Leeuw	1600	34.214	843
Steenokkerzeel	1820	12.126	515
Ternat	1740	15.739	632
Tervuren	3080	22.412	675



Tielt-Winge	3390	10.739	242
Vilvoorde	1800	44.707	2.049
Wemmel	1780	16.485	1.869
Wezembeek-Oppem	1970	14.234	2.056
Zaventem	1930	34.303	1.223
Zemst	1980	23.351	544

Waals Brabant			
Eigenbrakel	1420	39.998	764
Graven	1390	13.670	241
Terhulpen	1310	7.343	469
Lasne	1380	14.240	301
Rixensart	1330	22.552	1.277
Waterloo	1410	30.304	1.434
Waver	1300	34.385	820

Om elke betwisting te vermijden hebben we gewerkt met de officiële gegevens.

(*) Voor het aantal inwoners namen we als bron de bevolkingscijfers per provincie en per gemeente op 1 januari 2019 (FOD Binnenlandse zaken)

(**) Voor de bevolkingsdichtheid namen we als bron de cijfers het Belgische statistiekbureau stabiel (<https://statbel.fgov.be>)



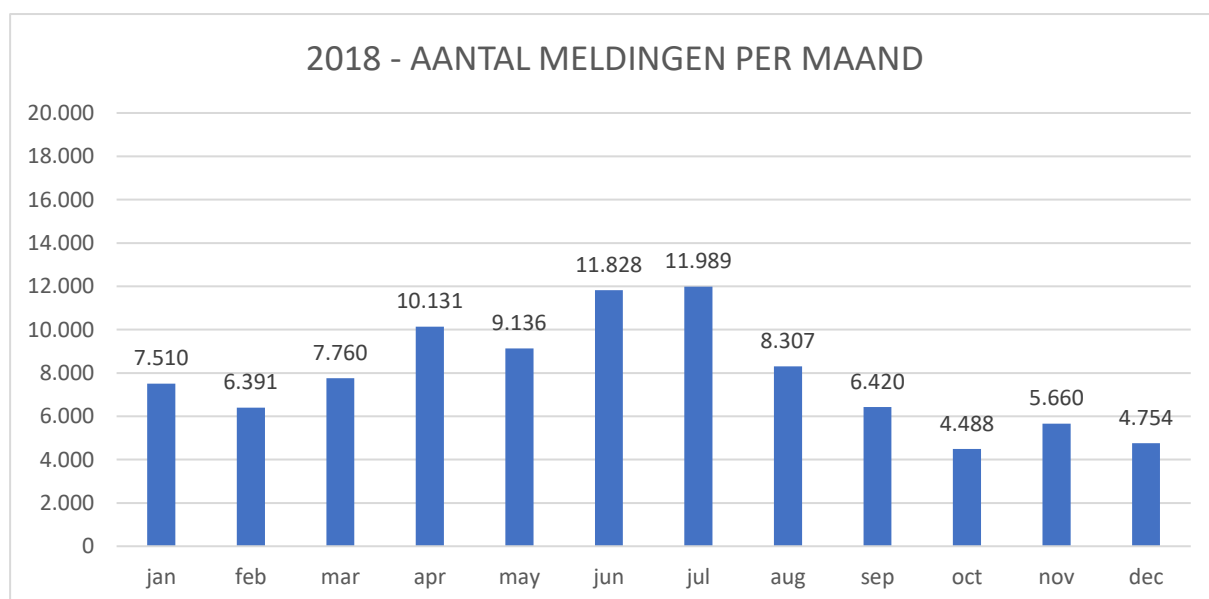
4.6.2 Evolutie van het aantal klachten (2002 - 2018)

Het totaal aantal behandelde en beheerde dossiers tussen 2002 en 2018 bedraagt 14.361.410 dossiers.

2002 :	1.336 dossiers	2011 :	7.936 dossiers
2003 :	2.281 dossiers	2012 :	6.721 dossiers
2004 :	40.973 dossiers	2013 :	9.771 dossiers
2005 :	223.881 dossiers	2014 :	89.275 dossiers
2006 :	478.429 dossiers	2015 :	107.892 dossiers
2007 :	1.271.294 dossiers	2016 :	120.017 dossiers
2008 :	1.272.749 dossiers	2017 :	131.260 dossiers
2009 :	6.931.299 dossiers	2018 :	94.374 dossiers
2010 :	3.666.296 dossiers		

- 2018

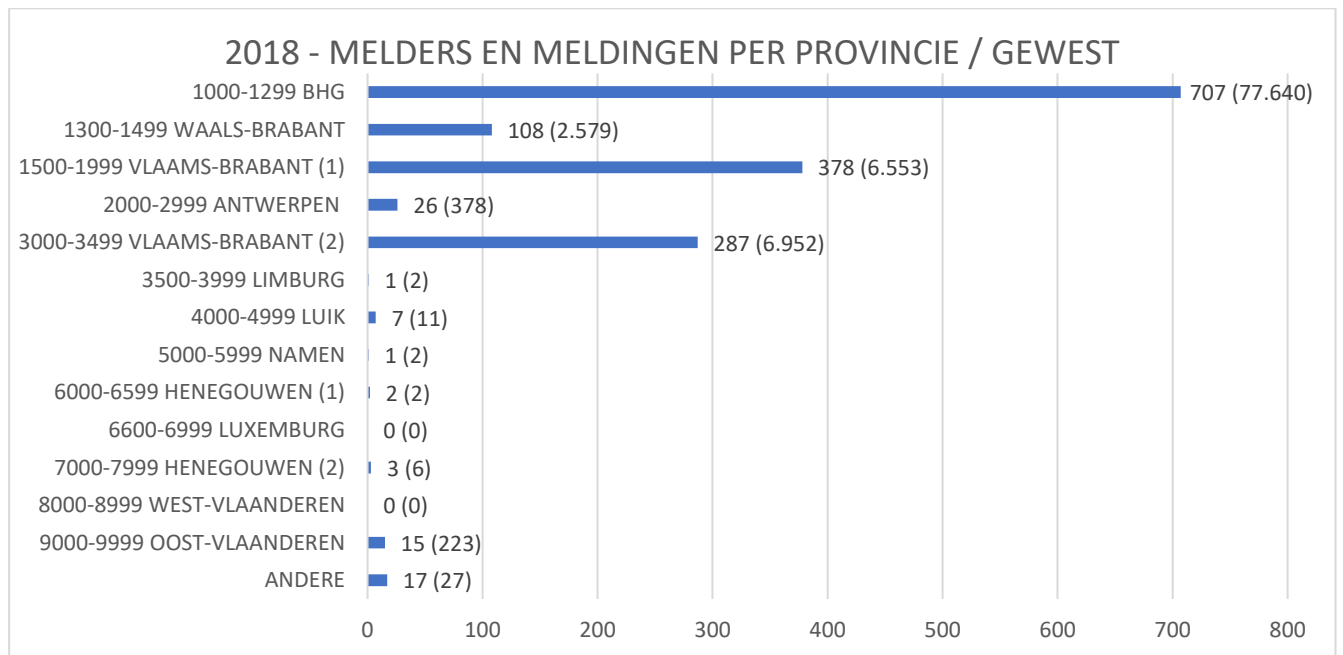
In 2018 werden 94.374 dossiers ingediend door 1.552 verschillende personen.



4.6.3 Verdeling per Gewest van de meldingen en de melders

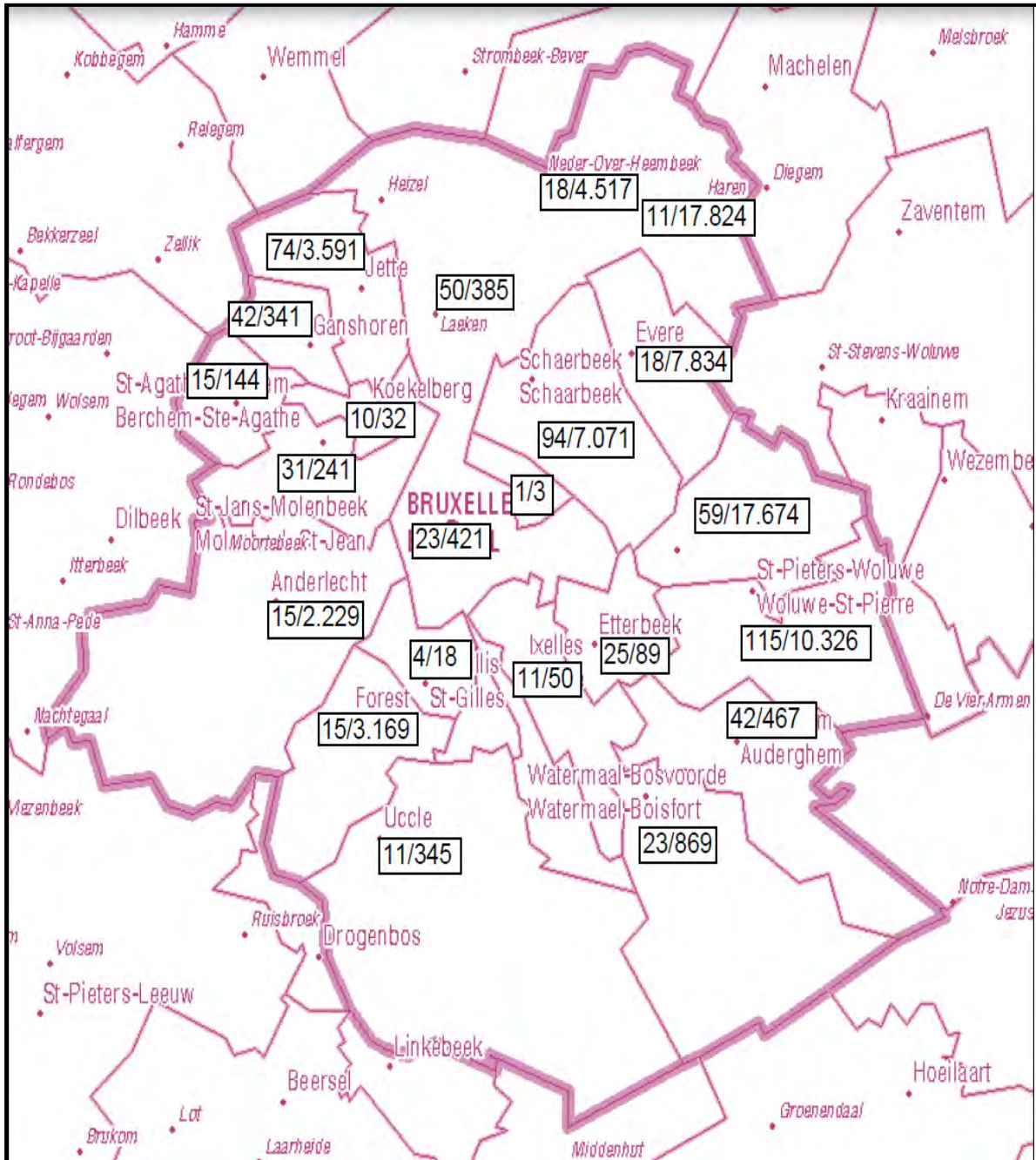
- 2018 / Verdeling per Gewest / Provincie / Gemeente / deelgemeente van het aantal melders en meldingen ingediend bij de Ombudsdienst

Dit is de jaarlijkse verdeling van het aantal melders en meldingen per provincie / Gewest

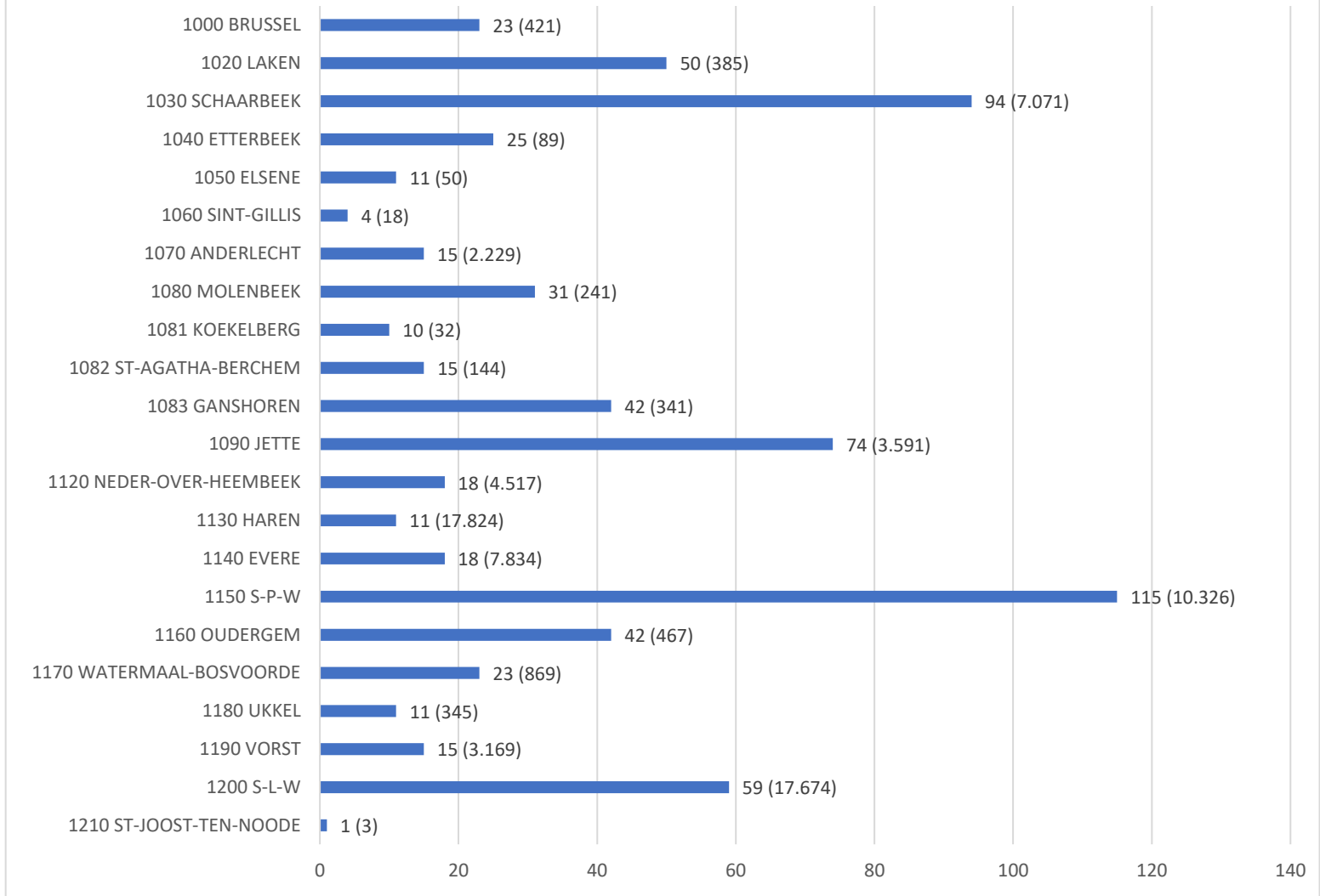


- BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (Postcodes 1000 – 1210)

In 2018 werden in het BHG 77.640 meldingen ingediend door 707 verschillende personen.



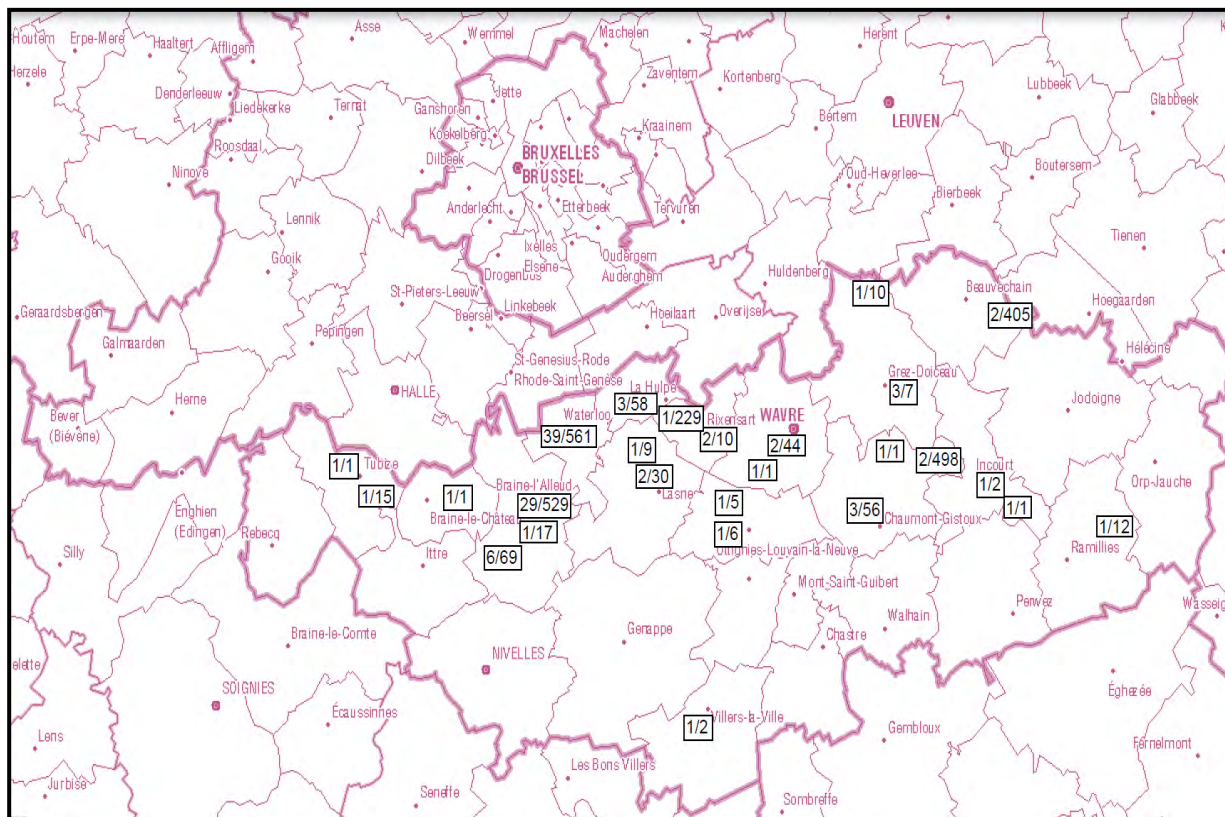
2018 - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (1000-1299)



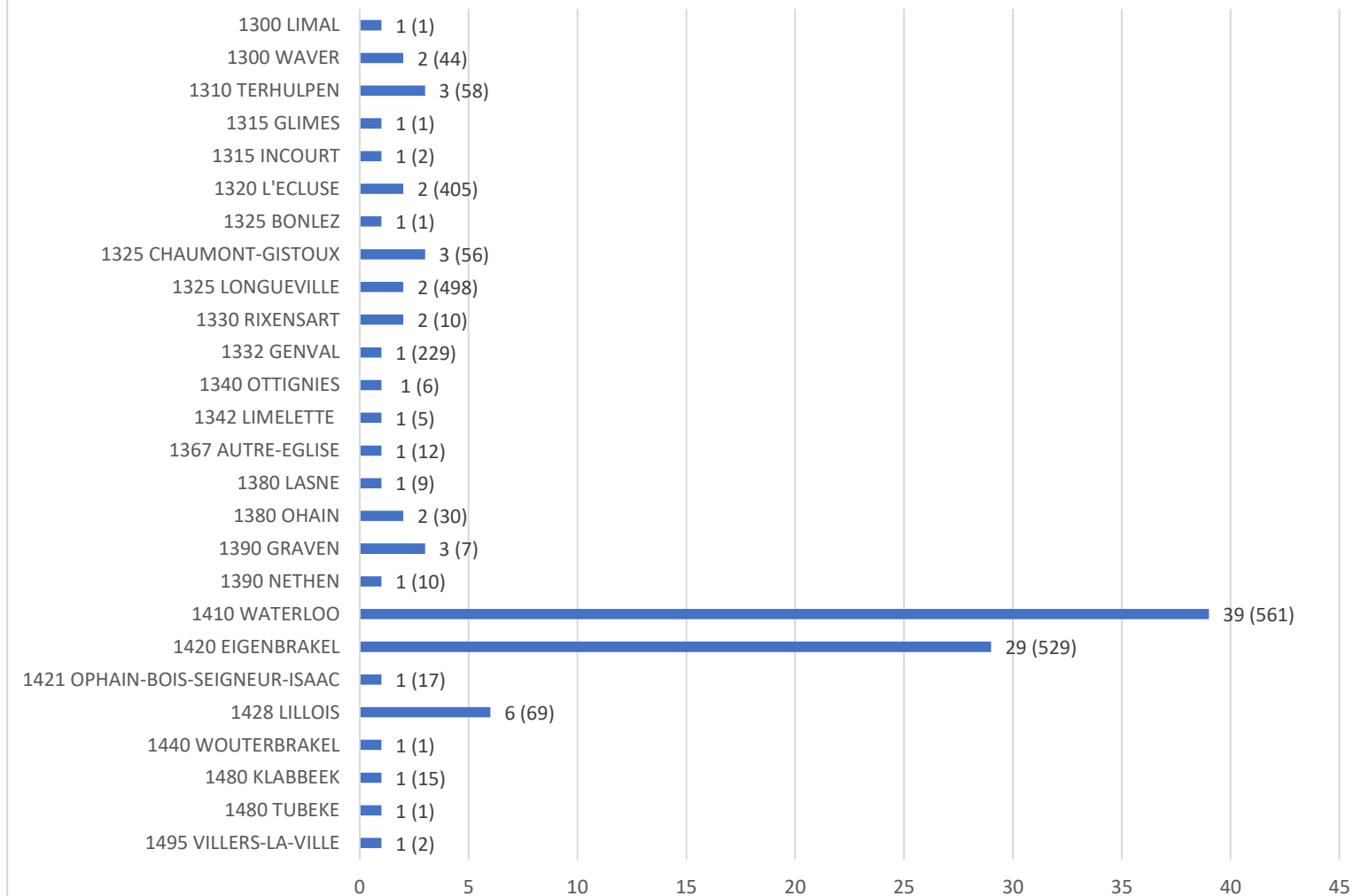


- PROVINCIE WAALS BRABANT (Postcodes 1300 – 1499)

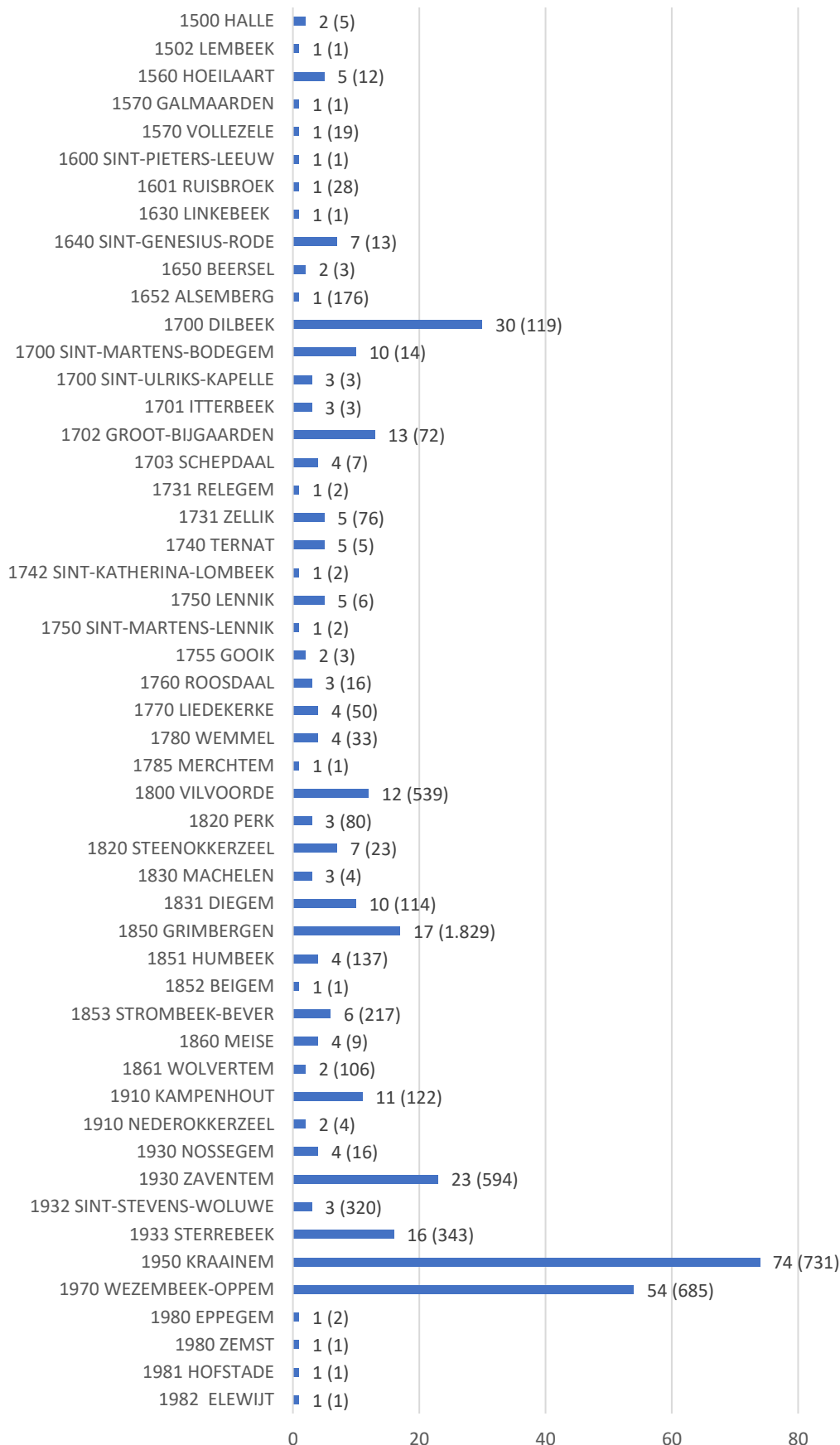
In 2018 werden in de provincie Waals Brabant 2.579 meldingen ingediend door 108 melders.



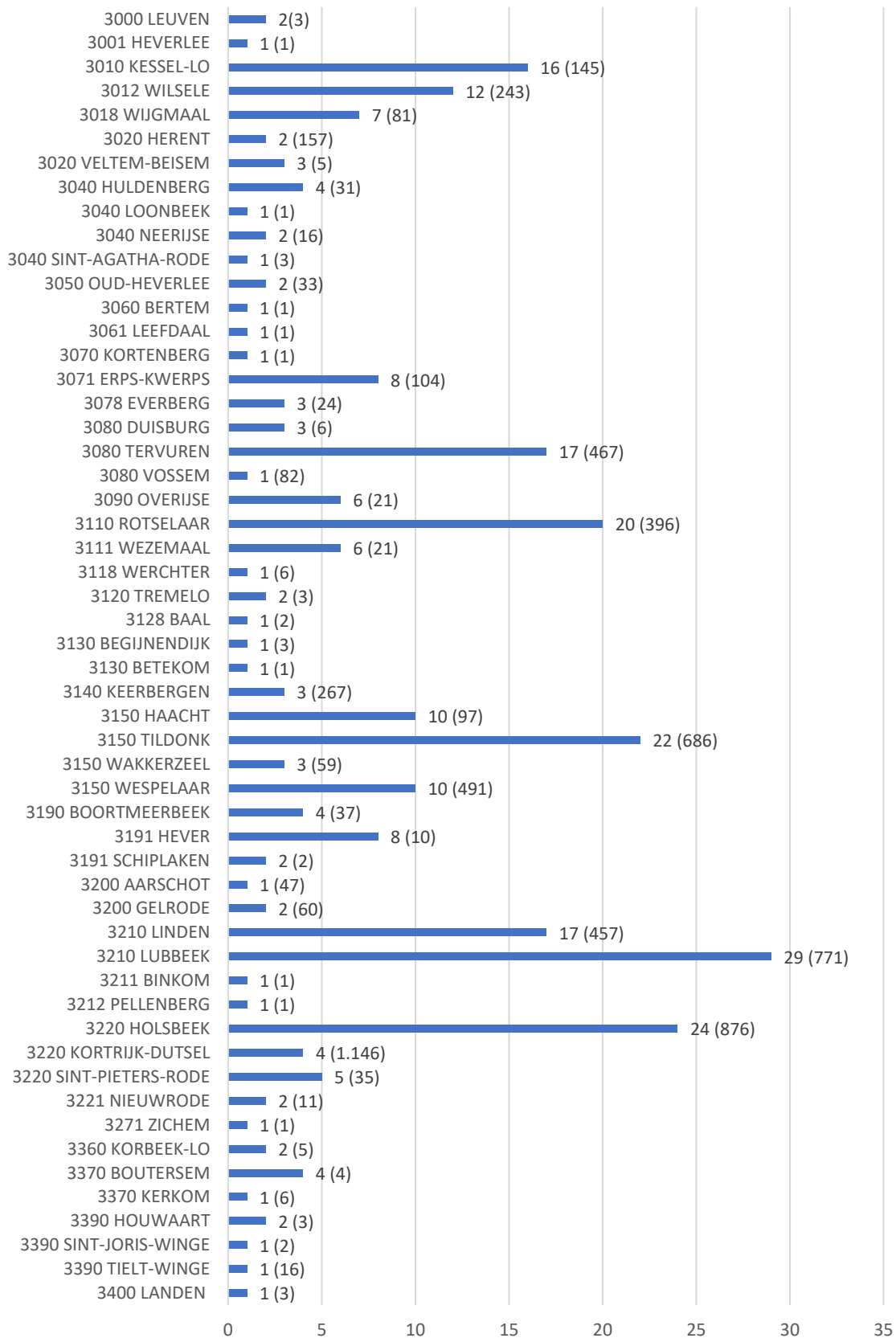
2018 - PROVINCIE WAALS BRABANT (1300-1499)



2018 - PROVINCIE VLAAMS BRABANT (1500-1999)



PROVINCIE VLAAMS BRABANT (3000-3499)



Directie en Ontwerp

Philippe Touwaide

Realisatie et Lay-Out

Juan Torck

Emily Delbaer

Aurélie Dupont

Joy Salander

Foto's

Joy Salander

Philippe Touwaide

Comm & Komm

Ozzy Productions

Inzameling gegevens

Philippe Touwaide

Juan Torck

Bron gegevens

Airportmediation

Brussels Airport Terminal Company (BATC)

Belgocontrol

Brussels International Airport Company (BIAC)

Ministerie van Communicatie

Regie der Luchtwezen

FOD Mobiliteit en Vervoer

Brussels Airport Company (BAC)

Persoonlijk archief Philippe Touwaide



Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
c/o Belgocontrol Site de Steenokkerzeel Lokaal S.1.3.16
Tervuursesteenweg, 303 te Steenokkerzeel

☎ +32.2.206.28.24

✉ airportmediation@icloud.com

www.airportmediation.be

*Verantwoordelijke uitgever : Philippe Touwaide,
Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal*