

Namens de gemeentebesturen
Grimbergen - Machelen - Meise - Wemmel
en het stadsbestuur Vilvoorde

Afgifte tegen ontvangstbewijs

Aan de heer Kris Peeters
Minister President Vlaams Gewest
Martelaarsplein 19
1000 Brussel

Grimbergen, 22 januari 2014

Betreft: verschuiving opstijgroutes luchthaven Brussel-Nationaal over Machelen, Vilvoorde, Grimbergen, Meise en Wemmel

Geachte Minister-President,

Wij hebben moeten vaststellen dat Staatssecretaris Wathelet - in strijd met de luchthavenakkoorden en in strijd met wat Minister MILQUET aan de burgemeesters van Machelen, Vilvoorde, Grimbergen, Meise en Wemmel op 18 november 2013 aan ons schreef (zie bijlage 1) - de omschrijving van de routes naar DENUT (Westen) en CIV (Zuidwesten/Zuiden) niet heeft "omgewisseld" maar merkelijk noordwaarts heeft geschoven door zowel de eerste bocht in beide routes veel scherper naar het Noorden te laten draaien, als de te intercepteren radialen noordelijker te leggen.

Hierdoor wordt de eerste bocht van deze routes geconcentreerd met de eerste bocht van de routes naar KOK (westen), HELEN (noordwesten), NIK (noorden) en ELSIK (noordoosten) en worden vervolgens al deze routes op een nog smallere zone gevlogen dan voordien reeds het geval was. Dit heeft als resultaat dat de inwoners van onze gemeenten of bepaalde zones in onze gemeenten nog zwaarder getroffen worden door vliegtuiglawaai dan voorheen. Deze inwoners dragen niet alleen de hinder van vliegtuigen die in functie van hun bestemming in het Noordoosten, Noorden of Noordwesten over hun woonplaats vliegen maar daar bovenop ook nog de hinder van vliegtuigen die in functie van hun bestemming in het Westen, Zuidwesten, Zuiden en zelfs Zuidoosten helemaal niet boven hun woonplaats zouden moeten vliegen terwijl de zones waar deze vliegtuigen in functie van hun bestemming wel zouden moeten vliegen door deze maatregelen zo goed als vliegtuigvrij worden gemaakt (zie bijlage 2).

Hier is geen sprake meer van enige vorm van "evenwichtige spreiding" (Nederlandstalige versie luchthavenakkoorden) of "répartition équitable" van de hinder" (Franstalige versie van de luchthavenakkoorden) wat het basisprincipe van de luchthavenakkoorden is.

In tegenstelling tot wat Staatssecretaris Wathelet in de Franstalige pers beweert, staat nergens in de luchthavenakkoorden dat "de opstijgroutes moeten geconcentreerd worden op de minst dichtbevolkte zones" of dat "dichtbevolkte zones zelfs niet gespreid mogen worden overvlogen".

Er staat wel – letterlijk – dat “het de bedoeling is om de geluidshinder op een evenwichtige wijze te spreiden”, dat “de concentratie van vluchten boven sterk bewoonde gebieden zal zoveel mogelijk worden beperkt” en dat “de kortste routes zullen omwille van economische en economische redenen waar mogelijk in aanmerking genomen worden”.

Wij wensen u er aan te herinneren dat onze gemeenten tot de meest dicht bevolkte gemeenten van het Vlaams Gewest behoren én – met uitzondering van Machelen – niet in het verlengde van enige start- of landingsbaan liggen, maar wel ten Noorden en ten Noordwesten van de luchthaven. Wat doen vliegtuigen naar het Westen, Zuidwesten, Zuiden, Zuidoosten en Oosten boven onze gemeenten terwijl de zones waar deze vliegtuigen in functie van hun bestemming zouden moeten vliegen zo goed als vliegtuigvrij zijn? Welke andere zone rond de luchthaven wordt op deze manier behandeld?

Voor zoveel als nodig, wijzen wij er u op dat door de meest recente verschuivingen de DENUT- en CIV-routes bovendien van minder dicht bevolkte zones boven het noordelijk deel van het Brussels Gewest en van “op” de Ring werden verschoven naar dichtere bevolkte zones in de Noordrand en “buiten” de Ring.

Daar waar Minister MILQUET in haar aan ons gerichte brief ook letterlijk stelt dat conform de luchthavenakkoorden de ZOULOU- omleidingsroutes naar het Zuidoosten/Oosten via de Noordrand worden "geschrappt" (zie bijlage 3), stellen wij nu vast dat deze behouden blijven voor wanneer het militair luchtruim niet beschikbaar is. Indien een volgende Minister van Defensie beslist het militair luchtruim niet meer ter beschikking te stellen van de burgerluchtvaart, staat de deur dus nog steeds open voor het onbeperkt gebruik van deze omleidingsroutes. Bovendien stellen wij vast dat voor de routes naar het Zuidoosten/Oosten niet alleen de ZOULOU- en DELTA- routes achter de hand worden gehouden, maar dat er richting Zuidoosten/Oosten een veelheid aan routes bijkomend worden ingevoerd daar waar in de luchthavenakkoorden letterlijk geschreven staat “om de complexiteit van het vliegverkeer te beperken, zal het aantal SID’s zoveel mogelijk worden gereduceerd. De gebruikte SID’s zullen overdag, ’s nachts en in het weekeinde zoveel mogelijk precies dezelfde zijn.”

Samenvattend, hier is helemaal geen sprake van de “uitvoering van de luchthavenakkoorden” met als doelstelling “de geluidshinder op een evenwichtige wijze te spreiden” of van de correcte toepassing van de 5 principes voor routes die in de luchthavenakkoorden werden ingeschreven:

1. De veiligheid van het vliegverkeer blijft prioritair
2. De luchthavencapaciteit moet kunnen beantwoorden aan de verkeersvraag
3. De concentratie van vluchten boven sterk bewoonde gebieden zal zoveel mogelijk worden beperkt
4. De kortste routes zullen omwille van economische en ecologische redenen waar mogelijk in aanmerking worden genomen
5. Om de complexiteit van het vliegverkeer te beperken, zal het aantal SID’s zoveel mogelijk worden gereduceerd. De gebruikte SID’s zullen overdag, ’s nachts en in het weekeinde zoveel mogelijk precies dezelfde zijn

Staatssecretaris Wathelet doet dus net het omgekeerde van wat in de luchthavenakkoorden staat.

Wij wensen u dan ook ons gemeenschappelijk standpunt mee te delen en durven zelfs te stellen dat dit onze gemeenschappelijke eis is:

1. De door de routes op de bocht naar rechts vanaf baan 25R historisch overvlogen zone – gaande van het noordelijk deel van het Brussels Gewest (grensgebied Brussels Gewest/Vlaams Gewest - vanaf 1,5 km vanaf het centrum van het Koninklijk Paleis te Laken – ligging vroegere DENUT 4C) tot aan het Zeekanaal ter hoogte van Vilvoorde-Grimbergen (ligging huidige NIK) - mag niet beperkt worden.

2. De eerste bocht van elke route dient maximaal in functie van bestemming te zijn (en niet systematisch veel te noordelijk voor routes die naar het westen, zuidwesten, zuiden, zuidoosten en gaan) zodat er boven de gemeenten die vlakbij de luchthaven gelegen zijn - zoals Machelen - geen onnodig scherpe bochten worden gemaakt en ook daar al sprake is van een spreiding/evenwichtige verdeling van de hinder over het grondgebied van deze gemeenten.

3. De routes dienen vervolgens over de historisch overvlogen zone (zie 1.) maximaal gespreid/evenwichtig verdeeld te worden en zo rechtstreeks mogelijk in functie van hun uiteindelijke bestemming te vliegen.

4. De omleidingsroutes over onze gemeenten dienen volledig en definitief te worden afgeschaft zodat op termijn de deur niet open blijft staan voor (toenemend) misbruik.

5. De in het preferentieel baangebruik zwaarst belaste zones dienen wanneer het preferentieel baangebruik niet van toepassing is, gevrijwaard te blijven.

Concreet betekent dit:

1. Dat wij akkoord gaan met het in de brief van minister MILQUET geformuleerde voorstel om de route naar DENUT en die naar CIV om te wisselen zodat deze routes niet meer kruisen hoewel dit niet voorzien is in de luchthavenakkoorden OP VOORWAARDE dat de nieuwe CIV effectief over het noordelijk deel van het Brussels Gewest/ grens met het Vlaams Gewest (vanaf 1,5 km vanaf het centrum van het Koninklijk Paleis te Laken) vliegt en de nieuwe DENUT niet noordelijker vliegt dan de Ring.

2. Dat wij akkoord gaan met het in de brief van minister MILQUET geformuleerde voorstel om de route naar DENUT en die naar CIV om te wisselen zodat deze routes niet meer kruisen OP VOORWAARDE dat de eerste bocht in deze routes merkkelijk zuidelijker is dan deze voor de routes naar KOK, HELEN, NIK en ELSIK zodat er ook boven Machelen gespreid/evenwichtig verdeeld en zonder onnodig bochtenwerk op lage hoogte wordt opgestegen.

3. Dat wij eisen dat:

- de nieuwe CIV via een bocht van (maximaal*) track 279° naar radiaal (maximaal*) 269 BUB wordt geleid om effectief omgewisseld te worden met de vroegere DENUT en manipulatie in de praktische uitvoering van deze route te voorkomen (zie bijlage 4)
- de nieuwe DENUT via een bocht van (maximaal*) track 288° naar radiaal (maximaal*) 278 BUB wordt geleid om effectief omgewisseld te worden met de vroegere CIV en manipulatie in de praktische uitvoering van deze route te voorkomen (zie bijlage 4)
- de route KOK wordt afgeschaft (amper gebruikt voor westelijke bestemmingen, te dicht bij DENUT en CIV, kruisend met CIV)
- de omschrijvingen van HELEN, NIK en ELSIK wordt behouden

*desgevallend te corrigeren in functie van de variatie tussen het magnetische en het geografische Noorden cfr. recente wijziging baan 02/20 naar baan 01/19


4. Dat wij eisen dat conform het luchthavenakkoord de ZOULOU-routes effectief en volledig worden afgeschaft. In de uitzonderlijke omstandigheden dat het militair luchtruim niet beschikbaar is, is het logisch dat de zone waar deze vluchten thuis horen in functie van hun bestemming deze uitzonderingen dragen op de dagroutes naar het Zuidoosten/Oosten aangezien deze zones buiten deze uitzonderlijke omstandigheden 's nachts niet overvlogen worden. In de nog meer uitzonderlijke omstandigheden dat én het militair luchtruim niet beschikbaar is én de dagroutes naar het Zuidoosten/Oosten niet zouden kunnen gebruikt worden, dient via een tijdelijke instructie een ander dan het preferentieel baangebruik in werking te worden gesteld waarbij de zeer uitzonderlijk niet te overvliegen zone wordt gemedend. De ervaring tijdens werken aan baan 25R of 25L leert dat er meerdere mogelijkheden zijn.

5. Dat wij eisen - aangezien onze gemeenten reeds 85 à 90% van de tijd in de Westenvindconfiguratie door opstijgende vliegtijden worden overvlogen - dat in de 15 à 10% van de tijd dat de Oostenwindconfiguratie wordt gevlogen deze beperkte meteorologische rustperiodes voor onze gemeenten worden gerespecteerd ipv ook dan nog de landende vluchten kunstmatig over de Noordrand te laten dalen en over Machelen te laten landen op baan 07L of de landende vluchten kunstmatig over de Noordrand te laten dalen en te laten landen op baan 01 (cfr. afschaffing short cuts door Staatssecretaris Wathelet).


Wij rekenen er dan ook op dat u samen met ons dit standpunt en deze gerechtvaardigde eisen - desgevallend langs juridische weg - zal willen afdwingen zodat wij onze gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de gezondheid en het leefmilieu voor de inwoners van onze gemeenten opnemen.

Steeds bereid tot verder overleg en in afwachting van uw berichten,

Verblijven wij met de meeste hoogachting,



Marleen Mertens
Burgemeester Grimbergen




Jean-Pierre De Groef
Burgemeester Machelen



Jos Emmerechts
Burgemeester Meise



Walter Vansteenkiste
Burgemeester Wemmel



Hans Bonte
Burgemeester Vilvoorde



De Vice-Eerste Minister,
Minister van Binnenlandse Zaken
en Gelijke Kansen

Aan Mevrouw de Burgemeester van Grimbergen
Aan de Heren Burgemeester van Machelen,
Meise, Wemmel en het stadsbestuur Vilvoorde



Brussel, 18-11-2013

Uw kenmerk :

Ons kenmerk :

JM/C9719/BD

Mevrouw de Burgemeester,
Mijne Heren de Burgemeesters,

Betreft: Brussel-Nationaal, uw niet gedateerde collectieve brief

Ik heb kennis genomen van uw collectief schrijven betreffende de goede uitvoering van de luchthavenakkoorden genomen in de Ministerraad van 19 december 2008 en 26 februari 2010.

Ik sta erop te verduidelijken dat de regeringsverklaring die aan het Parlement werd voorgelezen op 7 december 2011 op bladzijde 153 duidelijk bepaalt dat de huidige Federale Regering wel degelijk belast is met de volledige toepassing van de voorafgaande beslissingen die werden genomen in het kader van het beleid van de geluidshinderproblematiek op de luchthaven van Brussel-Nationaal. Het is dus zeer duidelijk dat deze overeenkomsten bij de samenstelling van de huidige Regering en in het kader van haar regeringsverklaring wel degelijk werden goedgekeurd.

Nooit is dit dossier het onderwerp geweest van zoveel transparantie noch van zoveel doorgestuurde documenten, de persoon van jouw strategische cel die de vergaderingen van de werkgroep (belast is met de coördinatie van het algemene beleid) bijwoont ontvangt systematisch van tevoren de agenda van de vergaderingen, de te discussiëren punten, de voorgelegde documenten, de studies, de kaarten en andere verwezenlijkte studies.

Op dezelfde manier ontvangen alle leden van de werkgroep op de dag van de vergadering zelf, net erna, een volledig en gedetailleerd verslag van alle discussies.

De werkzaamheden van de werkgroep hebben tot doel de vorige akkoorden uit te voeren maar niet deze opnieuw te onderhandelen of er andere te onderhandelen.

Derhalve werd op de vergadering van 10 juli 2013 geen enkel fundamenteel bezwaar geuit door de leden van de werkgroep op de presentatie en de conclusies van de studie over de windcomponenten van toepassing op baan 02/20 die werd besteld aan het kantoor EGIS-AVIA, dat eveneens de luchthavens van Antwerpen en Oostende beheert.

Anderzijds werden belangrijke onduidelijkheden opgemerkt in het huidige systeem van baanselectie van toepassing sinds 1 juli 2010:

- Een windnorm werd ingevoerd voor alle banen in plaats van enkel op de preferentiële banen
- Het begrip rukwind verward zich met een wind die in rukwinden blaast
- Er werd niet duidelijk bepaald dat de waarde van de rugwindcomponent 7 knopen bedraagt
- De inhoud van de DGTA instructie van 26 augustus 2013 over de maximale snelheid en de veranderingsdrempel werd niet afgeschaft

Tenslotte, in tegenstelling tot wat werd geschreven bedraagt de huidige windnorm wel degelijk 7 knopen sinds 17 maart 2005, er bestaat geen enkele internationale norm maar enkel een aanbeveling van het ICAO die wordt aangepast op basis van de operationele specificiteit van de luchthaven en meestal op basis van de conclusies van een veiligheidsstudie. Enkel de matigingsmethoden zoals het rekening houden met de wind op hoogte of de anticipatie van de baanwissels laten toe de meteorologische wisselvalligheden te voorzien. Zowel het ICAO als de instanties die de luchtcontroleurs en de piloten vertegenwoordigen bevelen de aanpassing van de waarde van 7 knopen rugwind aan, wat in 2014 eindelijk geformaliseerd zou moeten worden.

Sinds 19 september 2013 steunt het principe van de toegepaste baanselectie op het in aanmerking nemen van volgende principes die duidelijk drie mogelijke berekeningwijzen van de wind en de rukwinden onderscheidt:

1) De kleine, occasionele rukwinden van voorbijgaande aard die geen enkele invloed hebben op de gemiddelde windsnelheid.

Deze kortstondige rukwinden van enkele seconden (minder dan 20 seconden), die men 'maximaal verschil van de gemeten gemiddelde wind' moet noemen, zijn zonder invloed op de gemiddelde windsnelheid opgemeten gedurende 2 minuten en worden toegelaten tot een maximumwaarde van 12 knopen (voor zover de gemiddelde windsnelheid de 7 knopen niet overschrijdt).

Het betreft dus niet een marge tot 12 knopen, integendeel, het zijn kleine windverschillen tot 12 knopen die de gemiddelde windsnelheid onder 7 knopen niet beïnvloeden en die worden toegelaten aangezien zij geen enkele impact hebben op de gemiddelde snelheid van de wind die daarom onder de norm van 7 knopen blijft.

2) De wind die in rukwind blaast op occasionele en regelmatige wijze.

Het gaat om een wind die in rukwind blaast op occasionele en regelmatige wijze, met een verschil van meer dan 5 knopen (op 10 minuten meettijd) ten opzichte van de gemiddelde wind, die men „rukwind“ moet noemen, met invloed op de gemiddelde wind, en die een baanverandering met zich meebrengt vanaf het ogenblik dat de rugwindcomponent de norm van 7 knopen gemiddelde wind overschrijdt op de gerefereerde preferentiële baan.

3) De wind die in rukwind blaast.

Het gaat om een wind die op een constante wijze in rukwind blaast met een intensiteit van meer dan 10 knopen dan de gemiddelde wind, wat altijd een overschrijding van de gemiddelde windnormwaarden op de gerefereerde preferentiële baan zal inhouden.

Ter herinnering, de vliegtuigen worden door hun fabrikant gecertificeerd te kunnen vliegen met minimum 10 knopen die in rukwind blaast, een lichte rukwind die de gemiddelde snelheid van de wind niet wijzigt heeft geen impact op de keuze van baangebruik, en het arrest van het Hof van Beroep van Brussel van 17 maart 2005 dat het overdreven, ongeoorloofd en onrechtmatig gebruik van de landingsbaan 02 verbiedt moet strikt worden nageleefd.

Wat het baangebruik betreft, het Spreidingsplan werd sinds 2 februari 2009 ongedaan gemaakt ten voordele van een rechtvaardig beleid van verdeling van de hinder en de routes en hun banen, rekening houdend met een preferentieel gebruik van de banen 25R/25L tijdens de dag in de week en de banen 19/25R- L tijdens de nacht en overdag op zaterdag en op zondag.

Baan 25R biedt talrijke voordelen aangezien het de langste en best uitgeruste baan van de luchthaven is, maar ook de baan die de beste operationele luchthavencapaciteit biedt terwijl ze ook de beste verdeling van de opstijgingen biedt tussen de zones Dostrand (49.08% van de 25R-opstijgingen in 2012), Noordrand (43.87% van de 25R-opstijgingen in 2012) en Brussel-Centrum (7.06% van de opstijgingen in 2012) volgens de volgende verdelingstabel van de procedures:

2012					
25R/L					
NORD	26.272	DENUT	7.764	8,60%	29,10%
		HELEN	8.703	9,64%	
		NICKY	9.645	10,68%	
		KOK	100	0,11%	
		ELSIK	60	0,07%	
CIV RING	12.879		12.879	14,26%	14,77%
CIV ZOULOU	454		454	0,50%	
HULDENBERG	44.308	LNO	3.474	3,85%	49,08%
		SPI	5.578	6,18%	
		SOPOK	22.955	25,42%	
		PITES	2.798	3,10%	
		ROUSY	9.503	10,53%	
TOUT DROIT	6.373	JOUR CHABERT/CANAL	4.709	5,22%	7,06%
		CANAL	546	0,60%	
		DELTA	1.118	1,24%	
	90.286		90.286	100,00%	

Bovendien zijn in de Noordrand-zone de gemeenten Meise, Grimbergen, Wemmel en Vilvoorde slechts getroffen bij de 25R-opstijgingen, terwijl voor andere vergelijkbare zones – die eveneens getroffen worden door 25R-opstijgingen- landingen of opstijgingen bij lage hoogte vanaf andere banen moet worden toegevoegd.

	TOTAL			YEAR 2012		
	ARR	DEP	TOTAL	ARR	DEP	TOTAL
07L	461	691	1.152	0,41	0,62	0,52
07R	11	11.924	11.935	0,01	10,67	5,34
25L	64.522	189	64.711	57,76	0,17	28,96
25R	27.869	91.615	119.484	24,95	82,01	53,48
20	6.285	7.049	13.334	5,63	6,31	5,97
02	12.568	244	12.812	11,25	0,22	5,73
Total	111.716	111.712	223.428	100,00	100,00	100,00
HELI	1.057	1.055	2.112			

Tenslotte, de opstijgroutes van baan 25R boven de Noordrand zijn volledig uitgesplitst in 4 verschillende beschreven opstijgroutes, waarvan één route die 's nachts zeer welig wordt gebruikt en elke zaterdag en zondag voor alle verkeer is afgesloten:


- Nicky-route naar Vilvoorde: 9.645 overvluchten op een totaal van 111.712 jaarlijkse opstijgingen van de luchthaven van Brussel-Nationaal in 2012
- Helen-route naar Grimbergen: 8.703 overvluchten in 2012
- Denut-route naar Meise: 7.764 overvluchten in 2012
- Chièvres-route naar Wemmel: In 2012 12.879 overvluchten overdag van maandag tot vrijdag, met een toename van 454 overvluchten 's nacht.

Om te besluiten, geen enkele opstijgingroute of procedure van baan 25R wordt naar de Noordrand verplaatst, Integendeel, aangezien de wijzigingen die later nog zullen worden uitgevoerd een positieve impact op de Noordrand-zone zullen hebben:

- De alternatieve nachtelijke opstijgprocedure ZOULOU zal de Ring-route via Wemmel niet meer volgen maar zal de Kanaal-route volgen

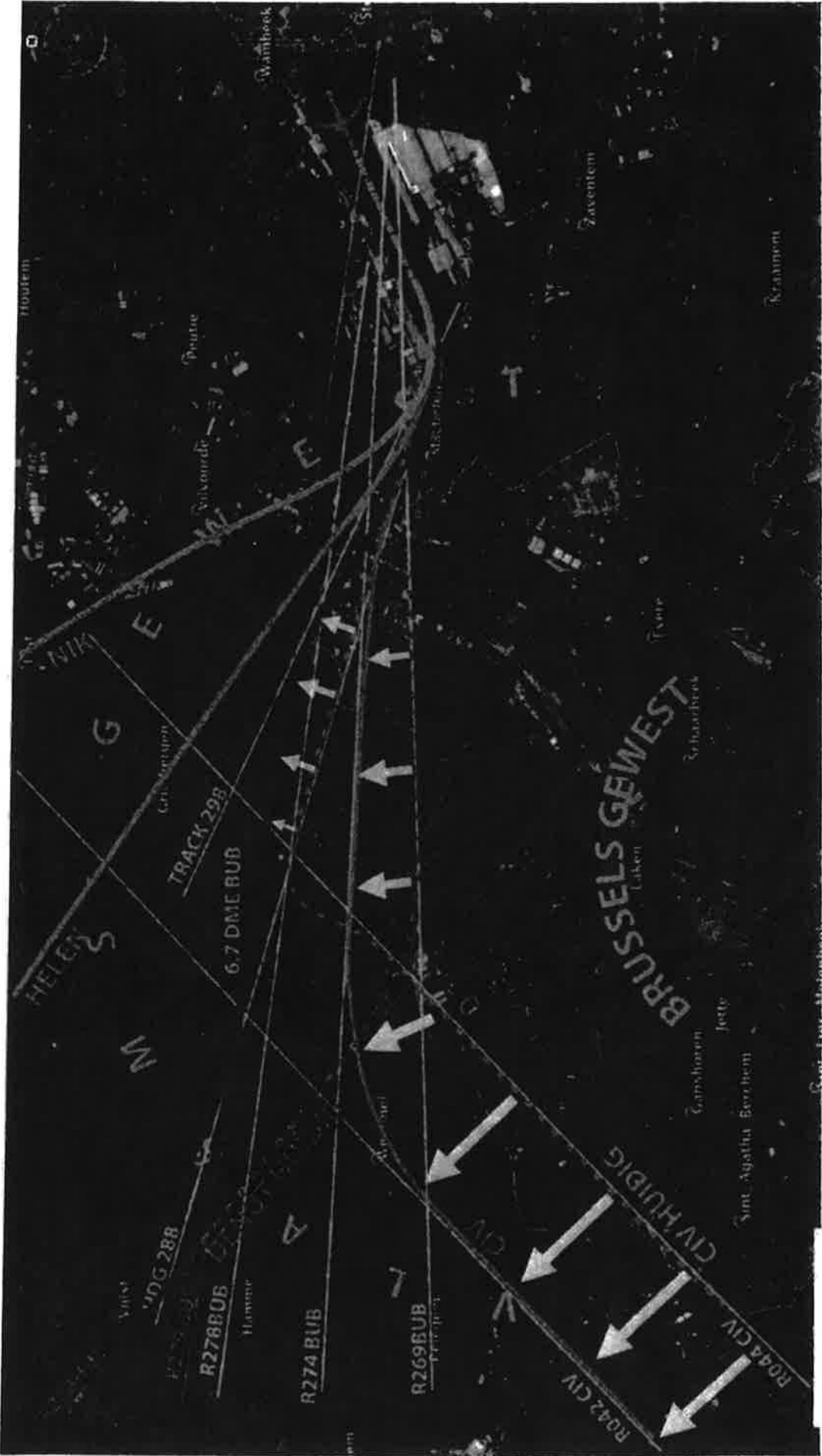
- De beschrijvingen van de routes CIV en DENUT zullen omgewisseld worden, waardoor de zone zonder overvluchten op zaterdag en zondag uitgestrekter zal zijn en Meise en Wemmel zal omvatten aangezien de zaterdag en de zondag de vliegtuigen die een CIV-procedure volgen de Kanaal-route zullen volgen.
- De Kanaal-route overvliegt de Noordrand-zone in geen geval.

Met de meeste hoogachting



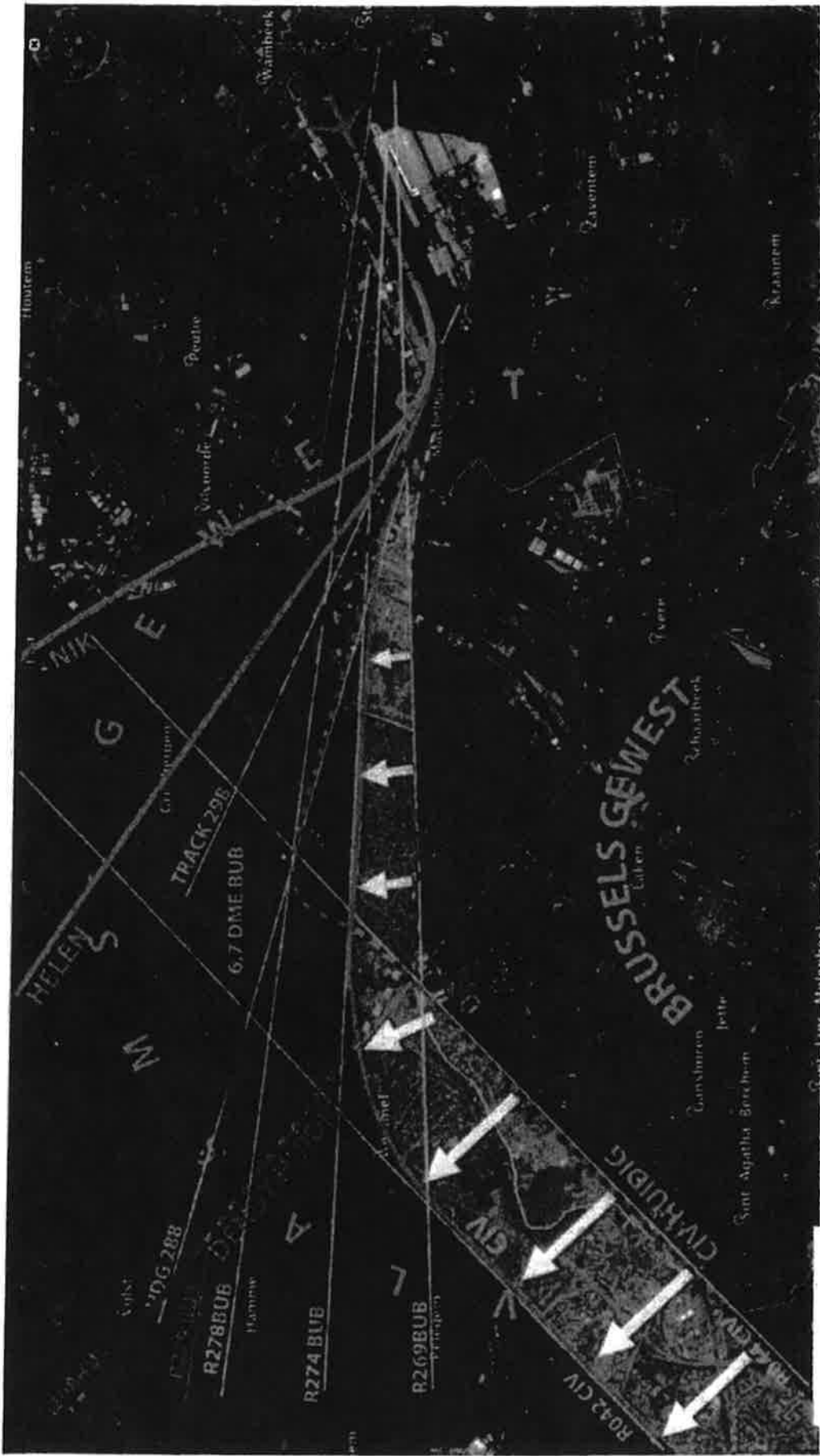
Joëlle Milquet

Vice-Eerste Minister, Minister
Van Binnenlandse Zaken en
Gelijke Kansen



Google Earth

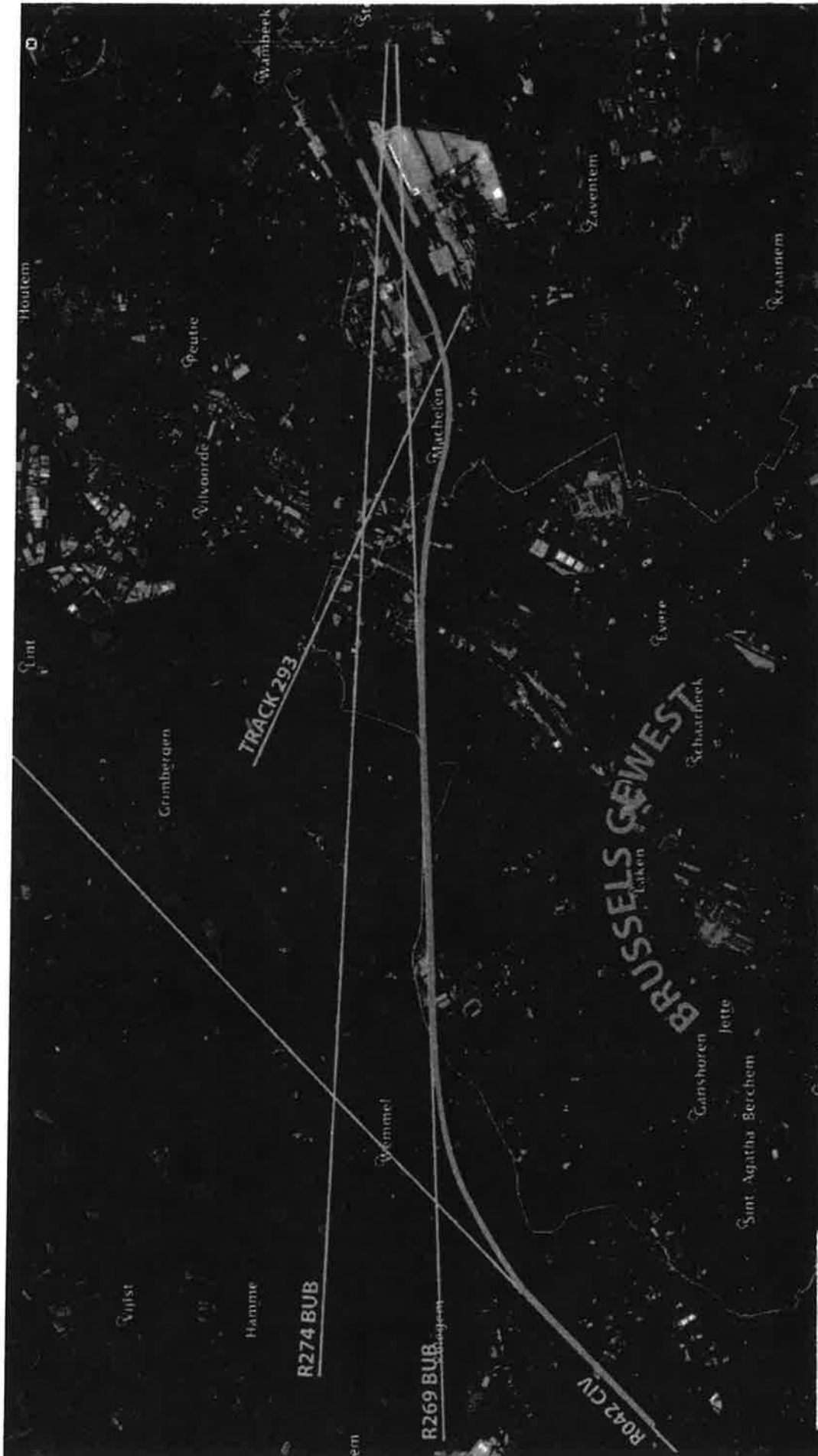
VERSCHUIVING EN CONCENTRATIE NAAR VLAAMS GEWEST



Google Earth

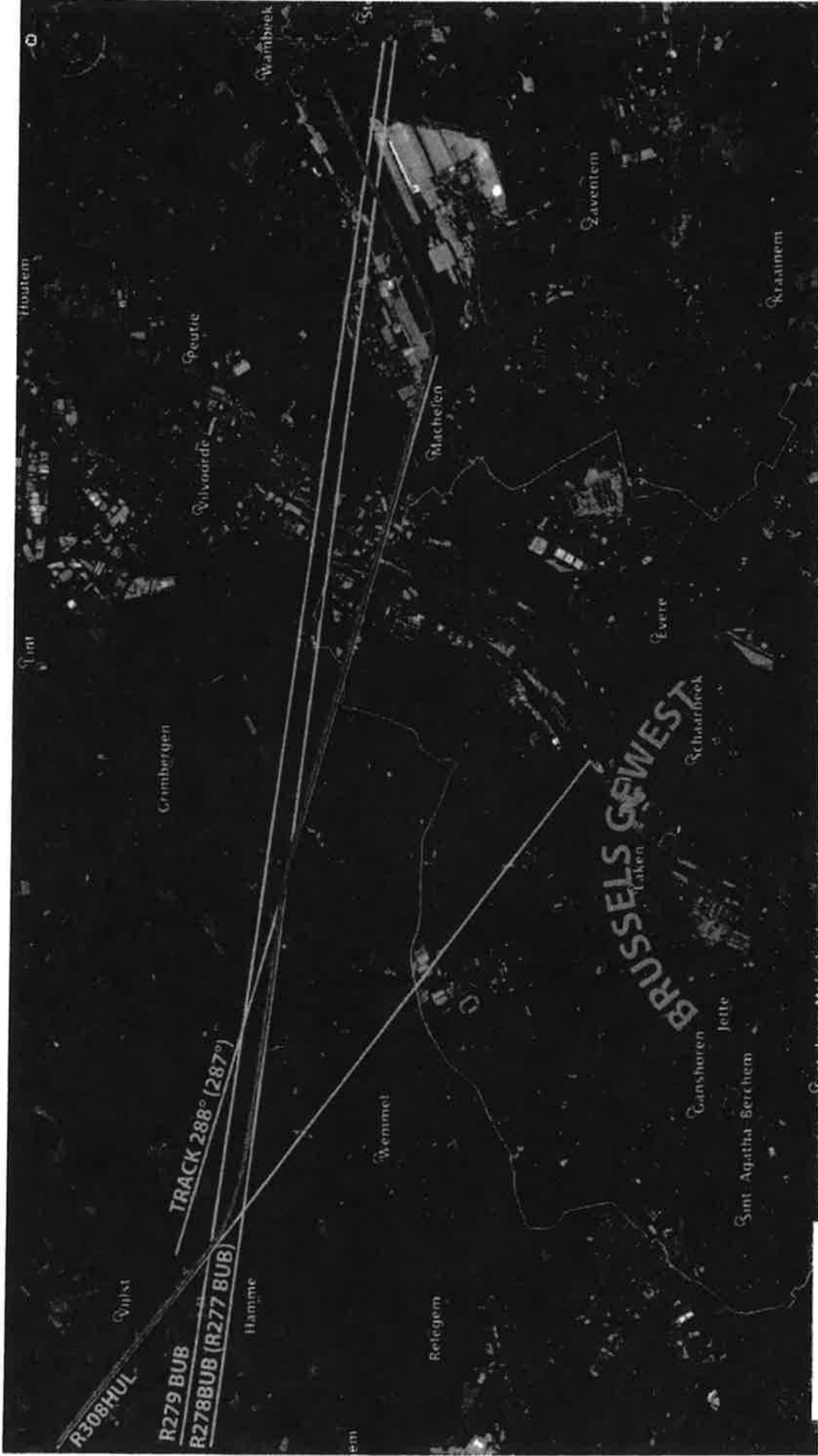
NIEUWE VLIEGTUIGVRIJJE ZONE

- die het dichtst aansluit bij de Kanaalroute voor vliegtuigen die niet uitgerust zijn met PRNAV.
- o het nachtelijk gebruik van de Kanaalroute voor vliegtuigen met $QC \leq 4$ en voor vliegtuigen uitgerust met PRNAV.
 - o Nieuwe route voor de breedromptoestellen naar het zuidoosten (HUL) : de toestellen volgen de Kanaalroute en buigen af naar links op een hoogte van 4000 voet (de actuele Deltaroutes worden geschrapt).
 - o Nieuwe nachtroute voor toestellen naar het zuidoosten (HUL) : de toestellen volgen de Kanaalroute en buigen af naar links ter hoogte van de westelijke ring (de actuele Zuluroutes worden geschrapt).
 - o Gebruik van de Kanaalroute voor toestellen met een $MTOW > 200t$ voor de vluchten naar CIV tijdens de daguren van maandag tot vrijdag. De toestellen met een $MTOW < 200t$ volgen de ringroute.
- opstijging vanop baan 25L:
 - o De procedures voor opstijgingen vanaf baan 25L zullen in de mate van het mogelijke worden afgestemd op de procedures voor opstijgingen vanaf baan 25R.
 - opstijging vanop baan 20
 - o Het nachtelijk gebruik van de dagroutes voor de opstijgingen vanaf baan 20 naar het zuidoosten (HUL) en schrapping van de actuele nachtelijke routes PITES 3N en ROUSY3N.
 - o Herbepaling van de route naar CIV vertrekkende vanop baan 20 om overeen te komen met de bestaande route uit 2003
 - o Gebruik van de nachtelijke routes (bocht op 700 voet) tijdens de dag voor vluchten vertrekkende vanop baan 20 naar het noorden wanneer baan 20 wordt gebruikt in "single runway operation".
 - Opstijging 07R: Voor de opstijgingen vanaf baan 07R, zal de opstijgingsprocedure voor vluchten naar het zuidoosten (Huldenberg) worden gewijzigd teneinde in het verlengde te blijven van de baan van vertrek tot voorbij Leuven. Die wijziging zal van toepassing worden van zodra een aanvaardbare oplossing wordt gevonden om een conflict te vermijden met de landingsprocedures (zijnde binnen een termijn van maximum 2 jaar)
 - Landingen: Belgocontrol zal zoveel mogelijk pogen om landingen met permanente daling mogelijk te maken voor alle banen. Te dien einde zal Belgocontrol de mogelijkheid onderzoeken om naderingsprocedures uit te werken op basis van de techniek van de 'point merge'.



Google Earth

Gecorrigeerde CIV



Google Earth

Gecorrigeerde DENUT