

<p>Kabinet van de Staatsecretaris voor Mobiliteit</p> <p>Koningsstraat 180, 1000 Brussel 02 209 33 11 info@schouppe.fed.be</p>		<p>Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité</p> <p>Rue Royale 180, 1000 Bruxelles Tel. 02-209 33 11 info@schouppe.fed.be</p>
---	---	---

Brussel, 25.02.2010

Nota voor de Ministerraad

BETREFT:

- **Vooruitgangsrapport over het beheer van de geluidsoverlast op luchthaven Brussel-Nationaal**
- **Voorstel van beslissing**

1. Inleiding

De Ministerraad heeft in december 2008 een geheel van maatregelen goedgekeurd betreffende de geluidsoverlast op luchthaven Brussel-Nationaal (Ministerraad van 19/12/2008, punt 63 – 2000A61460.255).

De huidige nota maakt een stand van zaken op over de invoering van deze besluiten en vraagt de goedkeuring aan de Ministerraad over het voorstel van wijzigingen aangebracht aan de exploitatieprocedures (procedure voor de keuze van de banen in gebruik en vluchtprocedures) alsook over het voorontwerp van wet betreffende het exploitatiekader van luchthaven Brussel-Nationaal.

2. Uiteenzetting over het dossier

1. Invoering van de besluiten van de ministerraad van 19 december 2008.

1.1. Periodes zonder opstijgingen

Nachtelijke periodes zonder opstijgingen werden per ministerieel besluit van 06 april 2009 ingevoerd.

Sedert 25 oktober 2009 wordt voor de volgende periodes geen enkele slot toegekend voor opstijgingen:

- van vrijdag tot zaterdag tussen 1u en 6u.
- van zaterdag tot zondag tussen 0u. en 6u.
- van zondag tot maandag tussen 0u. en 6u.

1.2. Verbod voor de meest lawaaierige vliegtuigen- systeem van geluidsquotas

Een nieuw systeem van geluidsquotas is per ministerieel besluit van 27 juli 2009 vastgelegd. Dit systeem is in gebruik sedert 25 oktober 2009.

Een overgangperiode van vijf jaar werd voorzien. Tijdens die periode zijn de exploitatiebeperkingen voor overdag en 's avonds niet van toepassing op toestellen die Brussel-Nationaal hebben aangevlogen tijdens het jaar voorafgaand aan de invoegetreding van het ministerieel besluit, zijnde van 25 oktober 2008 tot 25 oktober 2009.

Het meer gradueel maken van de uitdovingsfase (phasing-out) zal het voorwerp uitmaken van een impactanalyse en zal worden heronderzocht in het kader van het voorontwerp van wet betreffende het exploitatiekader van Brussel-Nationaal.

1.3. Beperking van het aantal nachtvluchten

Het aantal jaarlijkse nachtelijke slots werd per ministerieel besluit van 21 januari 2009 vastgelegd op maximum 16000 (waarvan 5000 opstijgingen) vanaf 2009

1.4. Banengebruik

Het nieuwe preferentiële banengebruik dat door de Regering werd vastgelegd werd op 31 januari 2009 ingevoerd ter vervanging van het spreidingsplan.

Wanneer de preferentiële banen niet kunnen worden gebruikt, zal Belgocontrol de meest geschikte configuratie kiezen waarbij rekening wordt gehouden met de weersomstandigheden, de uitrusting van de banen en de verkeersdichtheid.

1.5. Afwijking voor het banengebruik

In overeenstemming met de normen en aanbevelingen van het ICAO, kan een boordcommandant-piloot, om veiligheidsredenen, een baan weigeren die werd voorgesteld om het geluid te dempen. De procedure met vraag om afwijking werd vergemakkelijkt (de geschreven rechtvaardiging bestaat niet meer). Belgocontrol heeft per brief bevestigd dat een vraag om afwijking steeds wordt aanvaard.

1.6. Overlegforum

Een eerste overlegforum werd gehouden op 14 september 2009 onder het voorzitterschap van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Verscheidene gemeenten die niet voldeden aan het vastgelegde criterium hebben gevraagd om deel te kunnen uitmaken van het forum.

De eventuele uitbreiding van het overlegforum zal worden onderzocht binnen het kader van het samenwerkingsakkoord dat moet worden afgesloten met de Gewesten.

1.7. Controle

Een cel 'Milieu' werd opgericht binnen het kader van de 'Directie Inspectie' van het Directoraat-generaal Luchtvaart teneinde de problemen te behandelen van de geluidsoverlast in de omgeving van Brussel-Nationaal (zie gedetailleerde fiche in bijlage 1).

2. Maatregelen waarvoor een goedkeuring vereist is van de ministerraad

2.1. Vluchtprocedures

De Ministerraad van 19 december 2008 heeft een werkgroep belast (bestaande uit vertegenwoordigers van de Vice-eersteministers en van Belgocontrol onder het voorzitterschap van het Staatsecretariaat voor Mobiliteit) met de evaluatie van de vluchtroutes voor opstijgingen en landingen op luchthaven Brussel-Nationaal.

De werkgroep heeft beslist om volgende principes toe te passen:

- De veiligheid van het vliegverkeer blijft prioritair.
- De luchthavencapaciteit moet kunnen beantwoorden aan de verkeersvraag binnen het kader van het beheerscontract van Belgocontrol en van de exploitatielicentie van de luchthaven.
- De concentratie van vluchten boven sterk bewoonde gebieden zal zoveel mogelijk worden beperkt.
- De kortste routes zullen omwille van economische en ecologische redenen waar mogelijk in aanmerking worden genomen;
- Om de complexiteit van het beheer 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.

Volgende wijzigingen zullen worden bestudeerd door de werkgroep in overeenstemming met de in het voorontwerp van wet over het exploitatiekader van luchthaven Brussel-Nationaal voorziene procedure:

- opstijging vanop baan 25R :
 - o bocht naar links verhoogt van 1.700 tot 2.200 voet voor de routes naar SOPOK en RITAX (PITES et ROUSY)
 - o Omschrijving van een route PRNAV voor de route naar CIV(CIV1C) , die bovenop de actuele route komt te liggen om beter de ring te volgen.
 - o Vervanging van het gebruik van de route Chabert (opstijging 25R naar CIV tijdens het weekeinde) door het gebruik van de Kanaalroute voor vliegtuigen uitgerust met PRNAV en door een conventionele route

- die het dichtst aansluit bij de Kanaalroute voor vliegtuigen die niet uitgerust zijn met PRNAV.
 - het nachtelijk gebruik van de Kanaalroute voor vliegtuigen met $QC \leq 4$ en voor vliegtuigen uitgerust met PRNAV.
 - 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).
 - 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).
 - 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:
 - 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
 - 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.
 - Herbepaling van de route naar CIV vertrekkende vanop baan 20 om overeen te komen met de bestaande route uit 2003
 - 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'.

2.2. Windnormen

Teneinde de impact van een eventuele wijziging van de windcomponenten méér in detail te bestuderen, heeft de ministerraad van 19 december 2008 beslist om een studie te laten uitvoeren door internationale experts over de diverse mogelijke opties op het vlak van windnormen en de weerslag ervan op de veiligheid, de capaciteit, het banengebruik en de geluidsoverlast.

Het bestek voor die studie werd goedgekeurd door de werkgroep die werd aangesteld door de Regering. Het studiebureau Airsight GmbH werd na een aanbesteding uitgekozen om die studie te verrichten.

Tijdens de voorstelling van 20 mei 2009 (kick-off meeting) werden het plan van aanpak en de werkmethode goedgekeurd.

Na voorstelling van een tussentijds verslag op 16 juli 2009, heeft Airsight op 24 september 2009 een definitief verslag voorgesteld. De werkgroep heeft kennis genomen van de conclusies van de studie.

2.2.1. Conclusies van de studie van Airsight (in bijlage)

De conclusies van de studie zijn als volgt:

- Op basis van een risicoanalyse, moeten volgende windnormen worden toegepast op luchthaven Brussel-Nationaal
 - een rugwindcomponent van maximaal 5 knopen
 - een dwarswindcomponent van maximaal 15 knopen
 - deze waarden houden ook de windstoten in¹
- Op basis van die limieten zouden ongeveer 0,8% van het totale aantal bewegingen in 2008 doorgeschoven geweest zijn naar een andere baan. Het merendeel van de evenwijdige banen naar banen 02/20
- Die limieten zouden geen duidelijk verschil opleveren met vergelijkbare lawaainiveaus, de maximale lawaainiveaus en de zones die blootgesteld zijn aan het lawaai
- De weerslag van die transfers op de capaciteit zou gering zijn.
- Toch zou in geval van specifieke windvoorwaarden (sterke zuidenwind) baan 20 niet alle verkeer kunnen opvangen tijdens de spitsuren. Dit zou van toepassing geweest zijn op 0,1% van alle 2008 bewegingen
- De infrastructurele beperkingen (geen taxiway voor de toegang bij het begin van baan 25L, geen ILS op baan 7L, gekruiste, onderling afhankelijke banen) beperken het autonome en onbeperkte gebruik van elke baan.

¹ Volgens Airsight, moeten de rukwinden slechts in rekening worden gebracht wanneer de maximum windsnelheid de gemiddelde snelheid met minstens 20km/u overtreft (10kt) Appendix 3, §4.1.5.2.c, bijlage 3 van de ICAO):i “The gusts are the maximum wind value for 3sec of the last 10 minutes. The mean wind is the average of the last 2 minutes. »

The proposed limits relate to the maximum measured wind, that is the mean wind when the wind is blowing steady (thus without gusts). In case there are gusts, they only have to be considered when they exceed the mean wind of more than 10 kts (according to ICAO)

Het studie bureau stelt de volgende besluitvormingsprocedure voor bij het veranderen van baan:

De procedure voor de besluitvorming bij het veranderen van baan moet worden herzien. Aangezien die moeilijke procedure moet worden ingevoerd door de experts van de lokale luchtverkeersleiding, geeft dit voorstel slechts de basisprincipes weer die moeten worden gerespecteerd tijdens de duur van herziening:

- vooreerst, de voorgestelde 5/15 (windstoten inbegrepen) zijn maximale snelheden die moeten worden toegepast op alle banen op elk ogenblik van de dag
- Om ervoor te zorgen dat Belgocontrol op een soepele manier baanveranderingen kan doorvoeren, moeten tolerantiewaarden worden bepaald. Volgende toleranties worden voorgesteld:
 - 5 knopen windcomponent voor dwarswind
 - 2 knopen windcomponent voor rugwind
- Die toleranties moeten worden toegepast op de maximale waarden van de gemeten winden (windstoten inbegrepen)
- Essentieel is daarenboven een permanente vergelijking tussen de gemeten waarden en de voorziene waarden . Een nauwe samenwerking is vereist met de meteorologische waarnemer.
- Het opmeten van de maximale en gemiddelde windwaarden moet worden gedaan zoals wordt bepaald in bijlage 3.
- Tenslotte moet rekening worden gehouden met de verslagen van piloten over teveel rugwind-of dwarswindcomponenten op hogere hoogte bij het nemen van beslissingen over de baankeuze

2.2.2. Voorstel tot wijzigingen aan de aanbevelingen van de ICAO

In augustus 2009 heeft de International Civil Aviation Organization aan de contracterende Lidstaten en aan de betrokkene internationale organisaties een voorstel overgemaakt betreft de wijziging van de aanbevelingen i.v.m. de windcomponenten voor het hanteren van een preferentieel systeem voor het banengebruik.

Volgens dit voorstel zouden een rugwindcomponent van 7 knopen en een dwarswindcomponent van 20 knopen de nieuw aanbevolen grenswaarden kunnen zijn, voor zover aan zes bijkomende voorwaarden wordt voldaan.

De Staten hadden tot 13 november 2009 de tijd om hun opmerkingen over dit voorstel bekend te maken.

Het ICAO secretariaat zal daarna de opmerkingen van de Staten en van de internationale organisaties analyseren en een werknota opstellen waarin het detail van de opmerkingen en van de voorgestelde maatregelen wordt weergegeven.

De Commissie Luchtvaart zal nadien overgaan tot de eindbeoordeling van die aanbevelingen en zal een definitieve tekst opstellen van de wijzigingen die men in de *Procedures for Air Navigation Services* wil laten opnemen.

De eventuele inwerkingtreding van die wijzigingen is voorzien op 18 november 2010.

2.2.3. Wijzigingen aan de werkwijze voor de keuze van de banen in gebruik

De beslissingsprocedure² zal door Belgocontrol worden gewijzigd op basis van de volgende principes:

- I. Dezelfde normen zullen toegepast worden op alle preferentiële banen ongeacht de periode van de dag.
- II. In geval van droge of vochtige baan zullen de volgende windsnelheidslimieten worden toegepast voor de aanwending van het in december 2008 door de Regering besliste systeem van preferentieel banengebruik:
 1. 7 knopen rugwind (windstoten inclusief); tolerantie 2 knopen inclusief³
 2. 15 knopen dwarswind (windstoten inclusief)
- III. Die limieten hebben betrekking op de maximale windsterkte die staat voor:
 1. de gemiddelde windsterkte (gedurende 2 minuten) wanneer de wind op een stabiele manier waait
 2. de maximale waarde (gedurende 3 seconden) wanneer de maximale windsterkte de gemiddelde windsnelheid met minstens 10km/u (5 knopen) overtreft (appendix 2 §4.1.5.2.c, bijlage 3 van de ICAO).
- IV. Belgocontrol zal permanent de meteorologische voorspellingen en de windmetingen op elke baan vergelijken
- V. De pilotenverslagen die verwijzen naar een teveel aan rugwind op grotere hoogte moeten in aanmerking worden genomen voor de toewijzing van de banen in gebruik
- VI. Wanneer de opstijgingsbanen 25R en 20 worden gebruikt voor opstijgingen, zullen de breeddromptostellen met een massa > 200t systematisch baan 25R gebruiken, wat ook de bestemming moge zijn.
- VII. De instructies van het DGLV van 26 augustus 2003 m.b.t. de keuze van de banen in gebruik zal niet meer van toepassing zijn van zodra de gewijzigde werkwijze in voege treedt.

² De actuele procedure voor de banenkeuze bevindt zich in bijlage 4

³ De tolerantie is voorzien om ervoor te zorgen dat Belgocontrol op een soepele manier baanveranderingen kan doorvoeren

2.3. Juridische stabiliteit: vastleggen van het exploitatiekader in een wet

Een voorontwerp van wet betreffende het exploitatiekader van Brussel-Nationaal wordt hernomen in bijlage

Dit voorontwerp schept een juridisch kader voor de uitwerking van vluchtprocedures en exploitatierestricties voor luchthaven Brussel-Nationaal. Elke wijziging van dit kader moet de procedure volgen die in dit voorontwerp van wet werd vastgelegd. Deze procedure voorziet de verplichting om een veiligheidsstudie, capaciteitsstudie en een studie over de impact op het milieu en de gezondheid te maken.

3. Maatregelen die moeten worden genomen

3.1. Luchtruim

Een werkgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van Belgocontrol, de Landsverdediging en het Directoraat-generaal van de Luchtvaart heeft de mogelijkheden bestudeerd voor wijziging van de beperkingen van het statuut van de luchtruimzones gereserveerd voor de militairen met het oog op het verbeteren van het beheer van het luchtverkeer rond de luchthavens Brussel-Nationaal, Charleroi en Luik-Bierset en het inwerkingtreden van de wijzigingen overwogen in punt 2.1.

Verscheidene mogelijkheden van verbetering werden door die werkgroep geïdentificeerd. Een kosten -en batenanalyse voor de diverse partijen is op dit ogenblik aan gang. De wijzigingen zouden kunnen worden ingevoerd vanaf april 2010 nadat de veiligheidsstudies werden beëindigd.

Er wordt ook werk gemaakt van de ontwikkeling van een softwareprogramma voor het beheer van het luchtruim (LARA). Dit softwareprogramma zal ervoor zorgen dat de flexibiliteit van het gebruik van het luchtruim zal worden verbeterd. De ingebruikstelling wordt verwacht in de loop van 2010.

3.2 Samenwerkingsakkoord

Een principiële nota wordt door de federale staat aan de Gewesten voorgelegd. Die nota dient als basis voor het opstellen van een voorstel van samenwerkingsakkoord.

3. Interne en/of externe adviesorganen

Zonder Voorwerp

4. Inspectie van Financiën

Zie bijlage.

5. Voorafgaand(e) akkoord(en)

Niet van toepassing

6. Weerslag op de administratieve lasten (Kafka-test)

Niet van toepassing

7. Duurzame ontwikkeling (DOEB-test)

Vrijgesteld

8. Werkgroep(en)

De in deze nota vervatte maatregelen werden uitgewerkt op basis van de besprekingen in de schoot van de interkabinettenwerkgroep.

9. Voorstel van besluit voor de Ministerraad

De ministerraad neemt akte van de vooruitgang die werd geboekt voor de invoering van de besluiten van 19 december 2008.

De ministerraad geeft opdracht aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit om:

1. de wijzigingen aan te brengen aan de vliegprocedures waarbij de procedure wordt gevolgd die opgenomen is in het voorontwerp van wet over het exploitatiekader van Brussel-Nationaal
2. opdracht te geven aan Belgocontrol om het wijzigen van de procedure voor het nemen van beslissingen over de verandering van baan te laten verlopen in navolging van de principes die voorkomen onder punt 2 § 2.2
3. het voorontwerp van wet betreffende het exploitatiekader van luchthaven Brussel-Nationaal voor advies voor te leggen aan de Raad van State, zoals voorzien in artikel 84, §1, alinea 1, 1° (30dagen).Tijdens de tweede lezing in de Ministerraad zal, gemeten naar het advies van de Raad van State,de vraag naar het toepassingsveld worden onderzocht.
4. de werkgroep (bestaande uit vertegenwoordigers van de Vice-eersteministers onder het voorzitterschap van het Staatssecretariaat voor Mobiliteit) bij de uitwerking van punt 1 te betrekken. Daarenboven zal de werkgroep, op basis van het rapport 2009 van Brussels Airport over de geluidscontouren, een herziening van het criterium van geluidsblootstelling overwegen voor een eventuele uitbreiding van het overlegforum voorafgaand aan het samenwerkingsakkoord dat moet worden afgesloten met de Gewesten

5. 10. Regeringslid dat het dossier indient

**DE STAATSSECRETARIS
VOOR MOBILITEIT**

DE EERSTE MINISTER

Etienne SCHOUPPE

Yves LETERME

BIJLAGEN

Bijlage 1: Luchtvaartinspectie- milieucel

**Bijlage 2: voorontwerp van wet over het exploitatiekader van
luchthaven Brussel-Nationaal**

Bijlage 3: Airsight studie