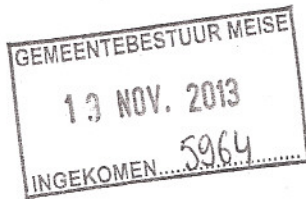


**De Vice-Eerste Minister,  
Minister van Binnenlandse Zaken  
en Gelijke Kansen**

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 Oostrand (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
<b>07L</b>	461	691	1.152	0,41	0,62	0,52
<b>07R</b>	11	11.924	11.935	0,01	10,67	5,34
<b>25L</b>	64.522	189	64.711	57,76	0,17	28,96
<b>25R</b>	27.869	91.615	119.484	24,95	82,01	53,48
<b>20</b>	6.285	7.049	13.334	5,63	6,31	5,97
<b>02</b>	12.568	244	12.812	11,25	0,22	5,73
<b>Total</b>	111.716	111.712	223.428	100,00	100,00	100,00
<b>HELI</b>	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 weinig 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