



HISTORIEK EN ANALYSE VAN HET GESCHIL TUSSEN DE OPSTIJGPROCEDURES “LEUVEN RECHTDOOR” & “LEUVEN WEST” VANAF DE BANEN 07R/L VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

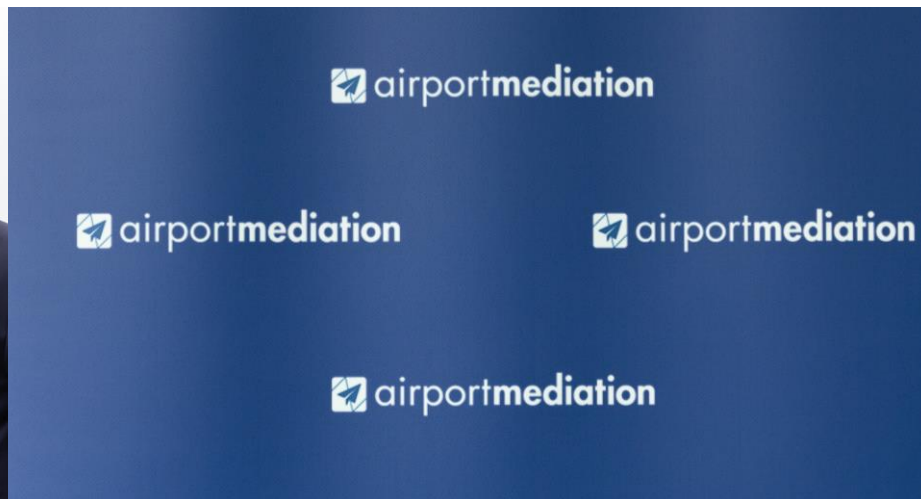
Ref : 7295 - P

Deze analyse heeft tot doel op een neutrale en objectieve manier de situatie van de opstijgprocedures naar het oosten vanaf de banen 07 uiteen te zetten op basis van een aanzienlijke historische documentatie.

door

Philippe Touwaide

Deze analyse heeft tot doel op een neutrale en objectieve manier de situatie van de opstijgprocedures naar het Oosten vanaf de banen 07 uiteen te zetten op basis van een aanzienlijke historische documentatie die aantoont dat er geen enkele historische overvlogen corridor bestaat en dat de procedures evolueerden en werden aangepast, met tussen 1956 en 2014 talrijke wijzigingen. Het geschil tussen de keuze van de 07R/L opstijgprocedures LEUVEN RECHTDOOR of LEUVEN WEST verklaart zich door talrijke politieke beslissingen wat betref t de windnormen et het opgestelde baangebruik.



Philippe TOUWAIDE

Licentiaat in Luchtvaart en Maritiem Recht

Voormalig Regeringscommissaris

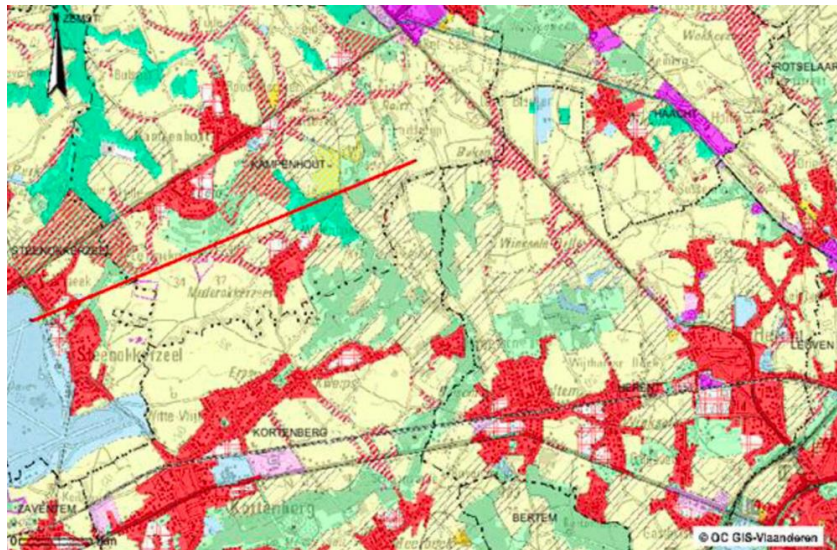
Directeur van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

Luchtvaart Ombudsman van de Federale Regering – F.O.D. Mobiliteit en Vervoer

1. HISTORIEK VAN DE BANEN 07R en 07L

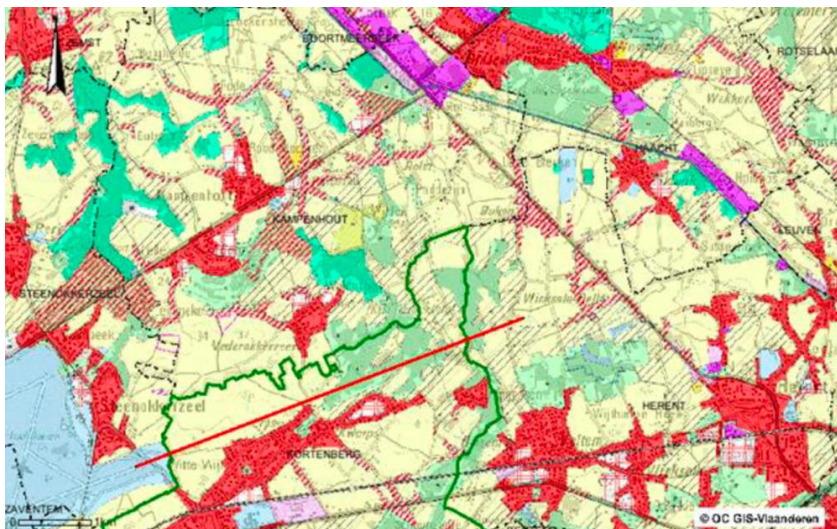
De eerste baan 07/25 werd in 1940 aangelegd in Melsbroek door de Duitse bezetter over een lengte van 2.000 meter. Ze werd gerenoveerd in juni 1956 en werd nog tot 1959 gebruikt voor al het luchtverkeer, maar deze baan werd in 1970 gesloopt. Als gevolg hiervan worden er sinds 1940 opstijgingen van de banen 07 naar het oosten uitgevoerd. Vóór 1940 waren er al oostwaartse opstijgingen vanaf Evere voor SABENA-vluchten.

Een nieuwe baan 08L/26R werd in gebruik genomen op 16 maart 1960 met een lengte van 3.638 meter en een breedte van 45 meter. Deze baan werd hernoemd naar 07L/25R in 1974 na de magnetische deviatie, en ze is momenteel georiënteerd op 065°.



Zone non-aedificandi rondom de as van baan 07L/25R (Steenokkerzeel)

Een hele nieuwe baan 08R/26L werd op 1 juni 1959 in gebruik genomen. Deze had een lengte van 2.292 meter (ze werd in maart 1970 verlengd tot 3.211 meter) en een breedte van 45 meter. Deze baan werd hernoemd naar 07R/25L in 1974 na de magnetische deviatie, en ze is momenteel georiënteerd op 069°.



Zone non-aedificandi rondom de as van baan 07R/25L (Kortenberg)

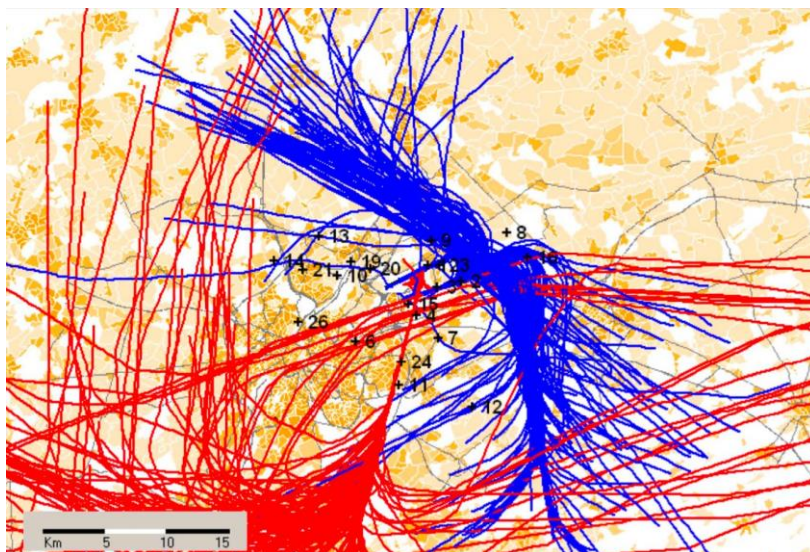
2. HISTORIEK VAN DE OPSTIJGPROCEDURES

De opstijgprocedures van de banen 08L/R zijn identiek gebleven tot 18 april 1972:

- Richting GATTA en SILLY: opstijging met bocht naar links richting het BUN-baken tot 3.000 voet, vervolgens bocht naar rechts; de vliegtuigen met een lager prestatievermogen stegen langzamer op en maakten meer lawaai (GATTA werd later HUL (Huldenberg), SILLY werd CIV (Chièvres))
- Richting MACKEL, NICKY, WOENSDRECHT en POINT CHARLIE: opstijging met bocht naar links richting het BUN-baken en dan richting het exit-baken (AIP van 9 april 1971)

Met NOTAM 11 van 18 april 1972 worden de nieuwe opstijgprocedures van 08L/R getest. Ze worden definitief in gebruik genomen met NOTAM 7 van 20 juli 1972 en dit vanaf 1 augustus 1972:

- 1.700 voet en bocht naar rechts via GATTA voor de procedures OLNO en LUXEMBURG
- 1.700 voet en bocht naar links voor de procedures COSTA, SILLY en WULPEN
- Onmiddellijke bocht naar links voor de procedure WOENSDRECHT
- Rechtdoor opstijgen in de as van de baan richting het BUN-baken voor de procedure KLEINE BROGEL



Vluchtroutes van landingen 01 (rood), opstijgingen 07R met bocht op 1.700 voet richting Leuven-West (blauw).

De banen 07R/L zijn dus – te allen tijde – geschikt geweest om potentieel gebruikt te worden voor zelden voorkomende opstijgingen bij een noorden-, noordoosten, oosten- of zuidoostenwind, indien de windcomponenten werden overschreden op de preferentiële banen 25R/L met een windnorm van 8 knopen zonder rukwind en een homogene verdeling de opstijgingen, indien de banen in gebruik werden genomen (50% opstijgingen met bocht naar rechts en 50% met bocht naar links).

In 2000 besliste de regering opdracht te geven aan een volledig onafhankelijke expert, Jan KAMPHUIS van het Nederlandse bureau A.A.C., om nieuwe procedures te definiëren voor de nachtperiode, gebaseerd op vliegroutes die de meest dichtbevolkte gebieden vermijden.

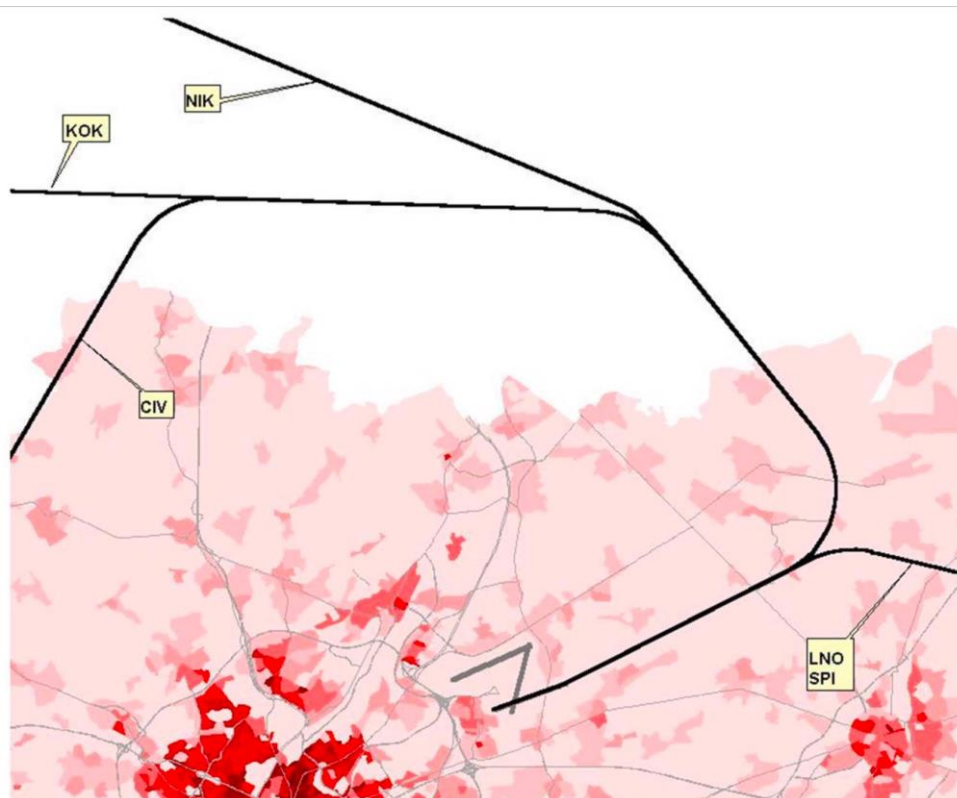
Die nieuwe specifieke nachtprocedures (A.A.C.) werden – potentieel – in gebruik genomen tussen 26 december 2002 en 22 maart 2004, het ging meer bepaald om volgende procedures:

- CIV 1 K - bocht naar links op 4.9 NM van BUB-baken
- NIK 1 K - bocht naar links op 4.9 NM van BUB-baken
- BULUX 1 K - bocht naar rechts op 5.2 NM van BUB-baken
- NULBA 1 K - bocht naar rechts op 5.2 NM van BUB-baken

Deze 4 specifieke nachtprocedures (A.A.C.) vereisen een opstijging in de as van de banen 07R/L met een bocht op afstand, hetzij op +/- 9 kilometer (Tildonk voor het Kanaal) van het BUB-baken aan het uiteinde van baan 07R/L, waardoor de stad Leuven wordt vermeden.

Tussen 26 december 2002 en 22 maart 2004 vonden 's nachts 109 vluchten plaats met deze speciale A.A.C.-nachtprocedures, volgens de volgende verdeling:

| | BUL1K | NUL1K | CIV 1K | NIK 1K | Total |
|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Dec-02 | 6 | 5 | 6 | 17 | |
| Jan-03 | 22 | 8 | 13 | 3 | 46 |
| Feb-03 | 2 | | 1 | | 3 |
| Apr-03 | 5 | 1 | 8 | | 14 |
| Aug-03 | 10 | | 1 | 1 | 12 |
| Okt-03 | 9 | 2 | 4 | 1 | 16 |
| Nov-03 | 1 | | | | 1 |
| Totaal | 55 | 11 | 32 | 11 | 109 |



A.A.C.-opstijgprocedures tijdens de nachtperiode vanaf baan 07R (2002-2004) met omleiding rond Leuven

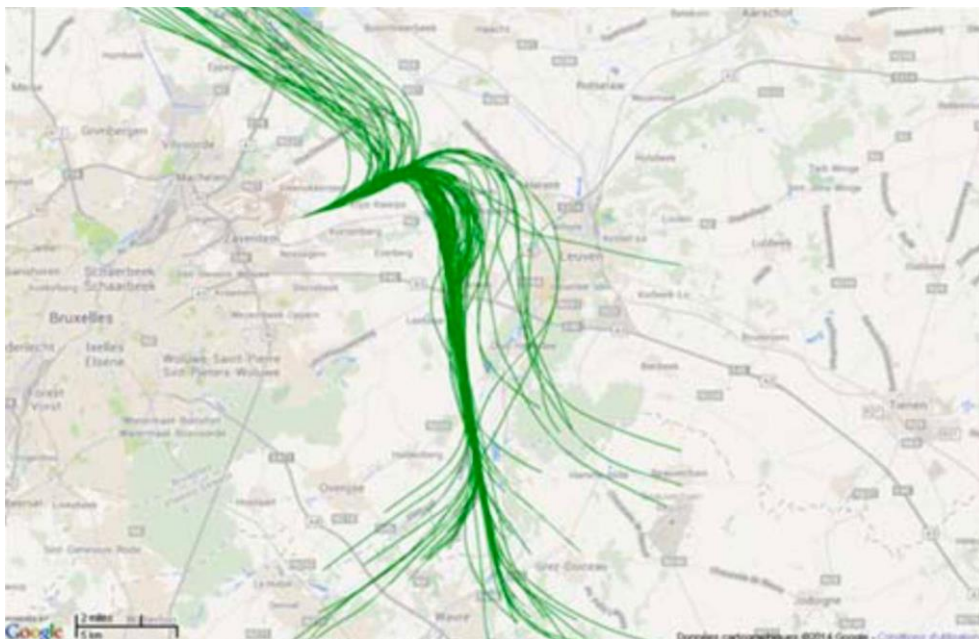
3. REGELING VAN HET BAANGEBRUIK 07R/L IN HET KADER VAN HET SPREIDINGSPLAN

Van 1956 tot 22 maart 2004 werden banen 07L/R ENKEL in gebruik genomen indien de waarden van de windcomponenten op banen 25R/L werden overschreden, met een windcomponent zonder rukwind van 6 knopen, later 8 knopen, of in geval van onbeschikbaarheid van banen 25R/L, en met een evenwichtige verdeling van de overvluchten.

De daling van de waarden van de windcomponenten voor het gebruik van banen 25R/L van 8 naar 5 knopen (10, dan 8, dan 7 en tenslotte 5 knopen), en het in gebruik nemen van een tijdschema dat het gebruik van bepaalde banen oplegt vanaf 22 maart 2004 ("*Spreadingplan Anciaux*") hebben een belangrijke impact gehad op het systematisch en frequenter gebruik van banen 07R/L voor opstijgingen:

- In het kader van het Spreadingplan, dat in gebruik werd genomen tussen 22 maart 2004 en 2 februari 2009, werden de banen 07R/L VERPLICHT in gebruik genomen (voor zover de meteorologische condities hun gebruik toelieten) voor alle opstijgingen gedurende 3 halve nachten per week, in combinatie met landingen op baan 19, dat wil zeggen:
 - Nacht van dinsdag tussen 03u00 en 06u00 voor alle opstijgingen
 - Nacht van donderdag tussen 03u00 en 06u00 voor alle opstijgingen
 - Nacht van zaterdag tussen 03u00 en 06u00 voor alle opstijgingen

Bovendien werden de vluchten richting het CIV-baken verplaatst van de bocht naar links richting het noorden, naar de bocht naar rechts richting het oosten, wat een concentratie van 70% van de opstijgingen op de LEUVEN WEST-procedures met zich meebracht gedurende 3 halve nachten per week. De homogene 50/50-verdeling tussen de opstijgingen 07 met bocht naar links of naar rechts werd hierdoor verbroken.



Opstijgroute vanaf baan 07R met bocht naar rechts op 1.700 voet op "LEUVEN WEST"

4. OPRICHTING VAN EEN NIEUWE PROCEDURE 07R/L “LEUVEN RECHTDOOR”

Het samenvallen van twee factoren die inherent waren aan het Spreidingsplan van Anciaux (de daling van de waarden van de windcomponenten en het systematisch gebruik van banen 07R/L voor opstijgingen tijdens de tweede helft van 3 nachten per week) en het verplaatsen van de vluchten naar het CIV-baken van de bocht naar links naar de bocht naar rechts (met in totaal 70% van de opstijgingen) heeft vanaf 2004 een hevige betwisting met zich meegebracht in de regio LEUVEN WEST.

Zo ontstond het idee de opstijgprocedures vanaf banen 07R/L te wijzigen om de concentratie van de vluchten rond het baken van HULDENBERG (07/19/25R) te doorbreken en het overvliegen van stadszones op lage hoogte te vermijden.

Een werkgroep (“WerkGroepLeuven”) heeft aan de regeringen voorgesteld om de opstijgprocedures van banen 07R/L aan te passen om de concentratie rond het baken van Huldenberg te vermijden, door Leuven via het noorden te omzeilen in de as van de baan 07R/L, op basis van de A.A.C.-opstijgprocedures uit 2002; volgens de doelstelling het bestemmingsplan “Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen”, om de dichtbevolkte zones te ontwijken en de “Standstill” te handhaven door gebruik te maken van de historische corridor in de as van banen 07/25 zoals voorzien door de Europese Richtlijn CE 2002/30.

De K.U. Leuven heeft op 1 oktober en op 30 november 2007 twee impactstudies gepubliceerd over een wijziging van de opstijgprocedures 07R/L

In het Regeerakkoord van 19 december 1988 staat:

Gebruik van het luchtruim en vliegroutes:

De werkgroep (van de regering, aldus IKW - Interkabinettenwerkgroep) zal voor 30 september 2009 een evaluatieverslag en voorstellen ter wijziging van de vliegprocedures voorleggen. Die wijzigingen zullen worden doorgevoerd in overeenstemming met de procedures die per wet (zie punt 4) zullen worden vastgelegd. De routes CIV1E, CIV1C, DENUT3C en de routes die via het baken van Huldenberg gaan zullen prioritair bekeken worden.

In het Regeerakkoord van 26 februari 2010 staat:

Opstijging 07R: Voor de opstijgingen vanaf baan 07R, zal de opstijgprocedure 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 zijn van zodra een aanvaardbare oplossing wordt gevonden om een conflict te vermijden met de landingsprocedures (zijnde binnen een termijn van maximum 2 jaar).

Een Memorandum wordt gericht aan de verschillende regeringen door de werkgroep “WerkGroepLeuven” in juni 2009 en mei 2011.

De IKW van de Federale Regering onderzoekt de problematiek van de opstijgingen 07R/L op 15 juli 2009, 21 oktober 2009, 26 augustus 2010 en 19 april 2011, en een definitieve nota wordt ingediend door het Kabinet van Staatssecretaris Schouppe op 13 juli 2011.

Het Vlaams Parlement debatteert over de kwestie op 16 maart 2010 en verschillende gemeenteraadsleden stemmen moties die de wijziging van de opstijgprocedures 07R/L vragen en een rechtlijnige opstijging in de as van de banen 07R/L, zijnde de LEUVEN 07 RECHTDOOR. Op 4 juli 2012 dringt Minister Peeters aan op de noodzaak van een betere verdeling van de vluchten rond het baken van Huldenberg.

Nota van de Ministerraad van 20 juli 2011:

Opstijging 07R: Wijziging van de opstijgprocedure voor de vluchten met zuidoostelijke bestemming (Huldenberg) om verder te vliegen in de as van de baan tot na Leuven. Belgocontrol heeft een haalbaarheidsstudie uitgevoerd van de verschillende scenario's. Aangezien de studie aantoont dat die scenario's enerzijds een wijziging van de aankomstprocedures opleggen, en anderzijds gevolgen hebben op operationeel niveau en op niveau van het personeel, zal een extern advies gevraagd worden ter ontwikkeling van een alternatief scenario.

Een ontwerpstudie van nieuwe procedures wordt toevertrouwd aan een onafhankelijke expert in oktober 2011 en zijn definitief rapport wordt overhandigd op 6 januari 2012, en BELGOCONTROL stelt haar impactstudies voor op 19 april 2011, 26 juni 2011, 9 september 2011, 28 juni 2012 en 27 juli 2012.

Op 21 juni 2012 stelt Staatssecretaris van Mobiliteit Wathelet een Ministeriële Instructie op, "Bijlage nr. 1 op de Ministeriële Instructie gedateerd van donderdag 15 maart 2012 ter uitvoering van de akkoorden van de Ministerraad van 19 december 2008 en 26 februari 2010 inzake de opstijgprocedures en het baangebruik; verduidelijking en bepaling van de waarden van de windcomponenten van toepassing op de Luchthaven Brussel-Nationaal" :

- *Opstijging 07R: Voor de opstijgingen vanaf baan 07R zal de opstijgprocedure 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 zijn van zodra een aanvaardbare oplossing wordt gevonden om een conflict te vermijden met landingsprocedures (zijnde binnen een termijn van maximum 2 jaar).*

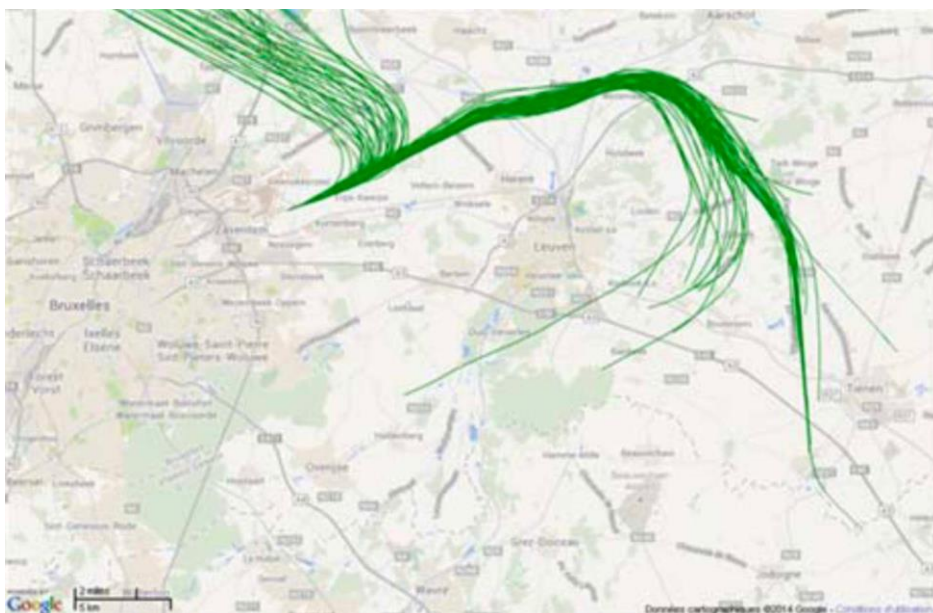
De instructie hierboven bevestigt en verduidelijkt dat de nieuwe opstijgprocedures vanaf baan 07R voor de vluchten richting de bakens LNO, SPI, SOPOK, PITES en ROUSY naar het zuidoosten moeten worden geïmplementeerd om verder te vliegen in de as van startbaan 07R tot na Leuven alvorens naar rechts af te draaien richting de bestemming.

Een veilige separatie tussen de landingen en de opstijgingen moet gegarandeerd worden teneinde elk potentieel conflict en kruisingen te vermijden; zo zou men de naderingen richting baan 01 – bijvoorbeeld – kunnen omleiden vanaf FLORA richting ANTWERPEN, NICKY, AFFLIGEM en NIVOR teneinde niet te interfereren met de opstijgingen van baan 07R richting LNO, SPI, SOPOK, PITES en ROUSY in het zuidoosten.

Belgocontrol moet deze beslissing uitvoeren en snel implementeren, en moet erop toezien dat een duidelijke separatie wordt gehandhaafd tussen de landingen en de opstijgingen op verschillende duidelijk gescheiden vlieghoogtes tussen BRUSSELS BUB en FLORA teneinde elke kruising te vermijden.

Om dit te bewerkstelligen zullen de naderingen richting landingsbaan 02 niet meer via HULDENBERG kunnen plaatsvinden.

Op 6 maart 2014 worden de nieuwe opstijgprocedures 07R/L “LEUVEN 07 RECHTDOOR” in gebruik genomen, het is voortaan verplicht deze zowel overdag als ’s nachts in gebruik te nemen bij het niet-PRS baangebruik 07R/L:



*Radartrack met de opstijgingen 07R op de
“LEUVEN 07 RECHTDOOR”-procedure met rechtlijnige klim*

5. OVERZICHT VAN DE BEROEPEN TEGEN DE LEUVEN 07R/L RECHTDOOR-PROCEDURE

- Op 7 en 11 mei 2015 worden twee vonnissen bij verstek uitgesproken tegen de Belgische Staat die het beëindigen van de “Leuven Rechtdoor”-procedure opleggen, dit omdat het Kabinet Galant was vergeten de convocatie aan de advocaat van de Belgische Staat mee te delen;
- Op 6 april 2016 herziet de Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg de twee bij verstek uitgesproken vonnissen volledig omdat hij geen gebrek aan voorzorg vaststelt bij de Belgische Staat;
- Op 30 mei 2018 herziet de Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg de “Leuven Rechtdoor”-procedure omdat hij ze discriminerend acht door het feit dat enkel de bocht naar rechts werd verplaatst in de as van de baan, en omdat deze procedure ook niet ten voordele van de inwoners van de Noordrand werd geïmplementeerd, die worden overvlogen door de bocht naar links;
- De Beroepsprocedures zijn in behandeling tegen de vonnissen van 6 april 2016 en 30 mei 2018;

- Door haar arrest n° 238.283 van 22 mei 2017 heeft de Raad van State de beroepen tegen de ministeriële besluiten van 15 maart 2012 en 21 juni 2012 van Staatsecretaris Wathélet verworpen op grond, omdat luchtvaartprocedures noch plannen noch programma's zijn, waardoor ze niet het onderwerp van een impactstudie of een openbare raadpleging hoeven uitmaken; derhalve worden de regels met betrekking tot het baangebruik en het luchtverkeer niet beoogd door de Wet van 13 februari 2006;
- We willen eveneens wijzen op het feit dat een spreiding van de bewegingen door gebruik te maken van alle banen, los van de meteorologische omstandigheden, door verschillende rechterlijke beslissingen werd veroordeeld, waardoor elk gebruik van baan 01 voor de landingen zonder motief verboden is (Hof van Beroep van Brussel, arresten van 17 maart 2005, 29 mei 2008 en 31 maart 2017; de arresten werden niet herzien in Cassatie).

6. WAARDEN VAN DE WINDCOMPONENTEN DIE HET BAANGEBRUIK BEPALEN

- 09.04.1971: 6 kts rugwind en 15 kts zijwind zonder rukwinden enkel op de banen 25;
- 1973 tot 11.06.2003: 8 kts rugwind en 15 kts zijwind zonder rukwinden enkel op de banen 25;
- 12.06.2003: 10 kts knopen rugwind en 25 kts zijwind rukwinden inbegrepen enkel op de banen 25;
- 19.02.2004: 5 kts rugwind en 15 kts zijwind rukwinden inbegrepen enkel op de banen 25;
- 19.02.2004: 10 kts rugwind en 25 kts zijwind rukwinden inbegrepen enkel op de banen 25;
- 04.03.2004: 10 kts rugwind en 15 kts zijwind rukwinden inbegrepen enkel op de banen 25;
- 05.03.2004: 8 kts rugwind en 15 kts zijwind rukwinden inbegrepen enkel op de banen 25;
- 22.03.2004: 5 kts rugwind en 15 kts zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 25 en 07; 0 kts rugwind enkel op de banen 02/20;
- 27.05.2004: 5 kts rugwind en 15 kts zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 25 en 07 ; 5 kts rugwind en 15 kts zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 02/20 bij landingen dag en nacht en bij opstijgingen tijdens de nacht ; 0 kts rugwind rukwinden inbegrepen op de banen 02/20 en opstijgingen tijdens de dag;
- 17.03.2005: 7 kts rugwind en 20 knopen zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 25 en 07 ; 5 kts rugwind en 15 kts knopen zijwind rukwinden inbegrepen op baan 02/20 bij landingen overdag en tijdens de nacht en bij opstijgingen tijdens de nacht ; 0 kts rugwind rukwinden inbegrepen op de banen 02/20 bij opstijgingen tijdens de dag;

- 19.09.2013: 7 kts rugwind (rukwinden max 12 kts) en 20 kts zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 19 en 25R bij toepassing PRS ; 0 tot max 3 kts rugwind en 20 kts zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 01, 07 & 19 bij *single operation*; banen 01 & 07 bruikbaar voor landingen bij *headwind* en als er geen andere baan beschikbaar is;

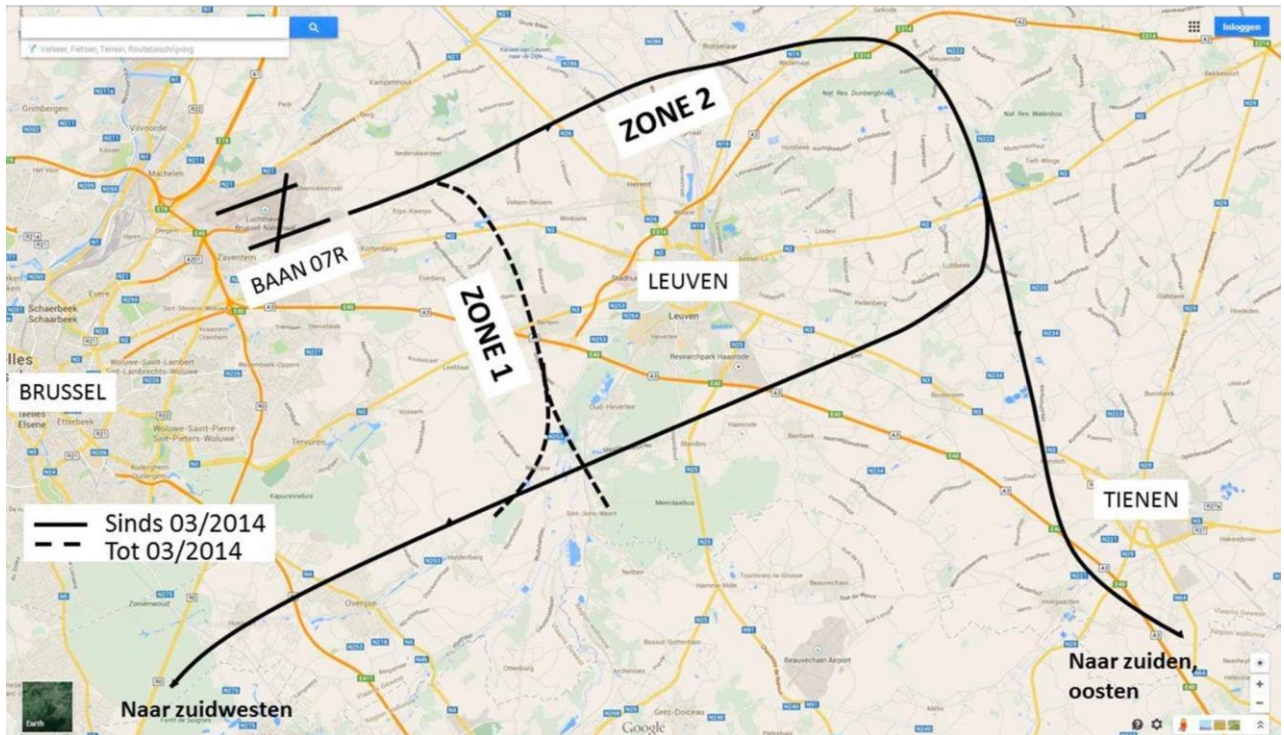
| RWY in use | Tailwind | Tailwind max | Crosswind | Crosswind max | |
|----------------|-------------------|-------------------|-----------|---------------|-------|
| 01 | 0 kt (VAR 0-3 kt) | 5 kt | 15 kt | 20 kt | |
| 07R/L | 0kt(VAR0-3kt) | 5 kt | 15 kt | 20 kt | |
| PRS OFF | 19 | 0 kt (VAR 0-3 kt) | 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 |

- 06.02.2014: 7 kts rugwind en 20 knopen zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 19 en 25 binnen het PRS; 0 tot max 3 kts rugwind en 20 kts zijwind rukwinden inbegrepen op de banen 01, 07 & 19 bij *single operation* (operationele situatie toegepast sinds augustus 2018).

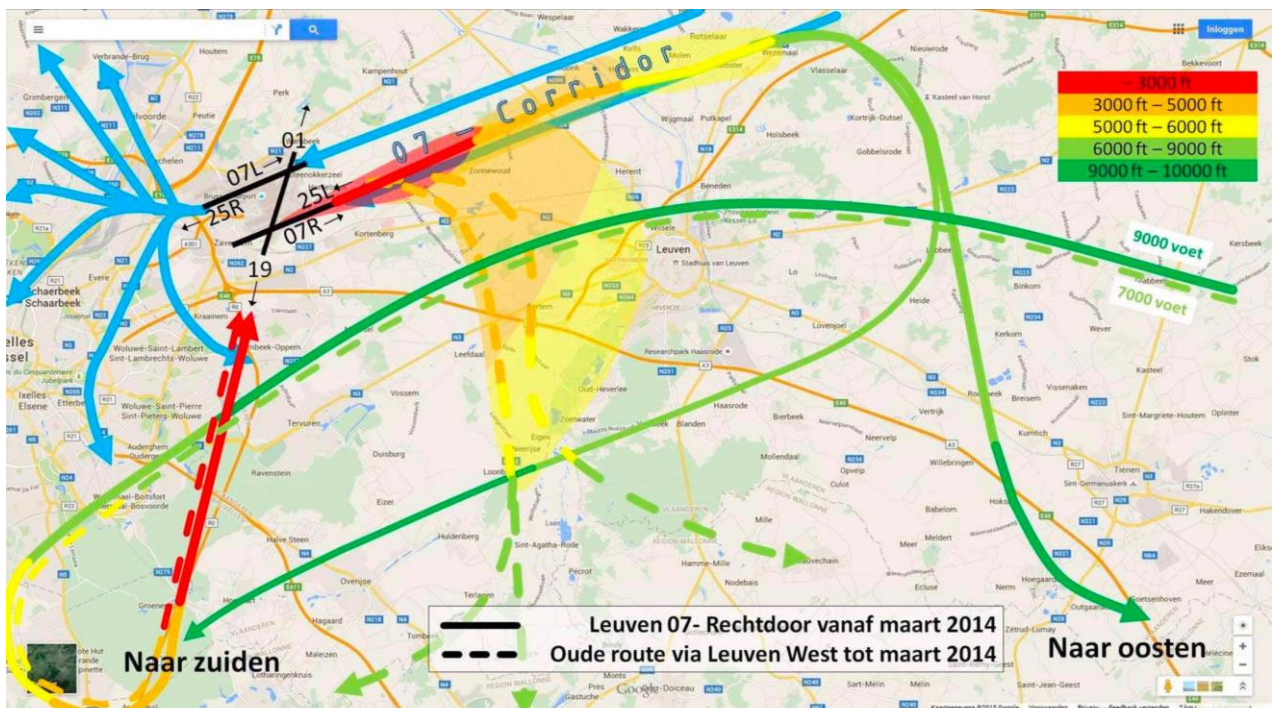
| RWY in use | RWY 25L/R | RWY 19 (TKOF only) | |
|----------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|
| Tailwind MAX | 7kt | 7kt | |
| Crosswind MAX | 20 kt | 20 kt | |
| RWY in use | RWY 01 | RWY 07L/R | RWY 19 (TKOF and ARR) |
| Tailwind MAX | 0 kt - 3 kt (incl)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



7. KAART MET DE VERSCHILLENDE OPSTIJGPROCEDURES VANAF BANEN 07R/L



Kaart VZW Leuven Rechtdoor



Kaart van van WerkGroepLeuven

8. CIJFERS VAN HET JAARLIJKS GEBRUIK VAN DE BANEN 07R/L BIJ OPSTIJGINGEN

% DEP

| | | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| ALL | 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 | 1,40 | 1,19 | 0,97 | 0,95 |
| | 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 | 10,81 | 12,25 | 13,84 | 17,94 |

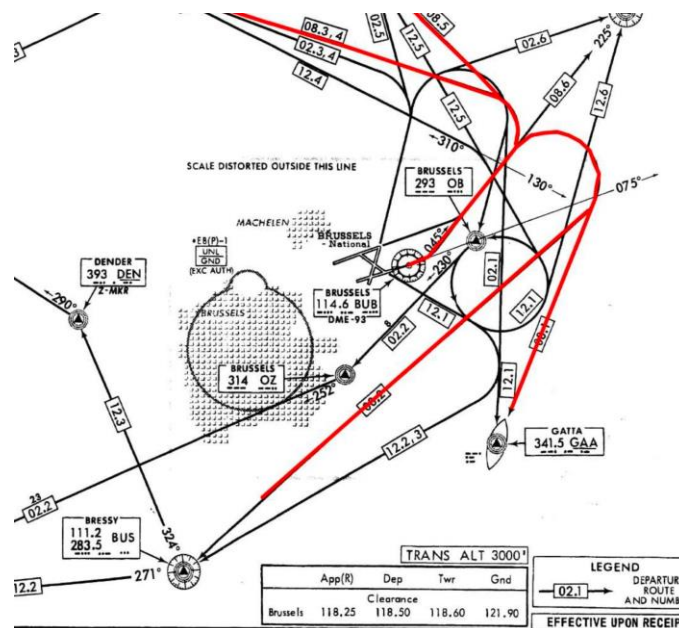
| DAY | | 07L | 07R | 1,34 | 9,53 | 2,18 | 0,30 | 0,12 | 0,00 | 0,04 | 0,20 | 0,43 | 0,64 | 0,61 | 1,07 | 0,99 | 0,98 | 0,87 | 0,73 |
|-----|--|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|-------|-------|-------|-------|------|
| | | 07R | 0,41 | 3,71 | 2,31 | 1,89 | 4,18 | 2,82 | 5,66 | 8,29 | 7,95 | 10,84 | 7,87 | 9,63 | 10,62 | 12,42 | 14,15 | 18,26 | |

| NIGHT | | 07L | 07R | 0,91 | 4,91 | 1,37 | 0,22 | 0,09 | 0,00 | 0,15 | 0,88 | 1,42 | 3,06 | 5,14 | 6,47 | 7,04 | 5,93 | 4,32 | 7,38 |
|-------|--|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|
| | | 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 | 13,46 | 8,61 | 4,21 | 8,05 | |

| | | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----|-----|-------|-------|-------|-------|------|-------|------|------|------|------|------|------|
| ALL | 07L | 0,69 | 0,62 | 1,86 | 0,93 | 2,04 | 2,00 | 1,47 | 2,4 | 2,2 | 3,1 | 5,8 | 3,7 |
| | 07R | 14,42 | 10,67 | 21,28 | 12,14 | 9,79 | 14,35 | 9,58 | 16,8 | 11,3 | 3,5 | 10,1 | 15,6 |

| DAY | | 07L | 07R | 0,51 | 0,46 | 1,46 | 0,76 | 1,78 | 1,68 | 1,23 | 2,0 | 1,9 | 3,0 | 5,5 | 3,2 |
|-----|--|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|-----|------|------|-----|
| | | 07R | 14,71 | 10,97 | 21,95 | 12,56 | 10,15 | 14,88 | 9,95 | 17,4 | 11,7 | 3,8 | 11,0 | 16,5 | |

| NIGHT | | 07L | 07R | 6,11 | 4,56 | 11,00 | 4,96 | 8,11 | 8,93 | 6,91 | 9,9 | 7,5 | 4,0 | 9,4 | 11,3 |
|-------|--|-----|------|------|------|-------|------|------|------|------|-----|-----|-----|-----|------|
| | | 07R | 5,88 | 3,02 | 5,81 | 2,11 | 1,51 | 2,81 | 1,38 | 3,2 | 1,4 | 0,2 | 0,2 | 1,8 | |



9. BESCHRIJVING VAN DE OPSTIJGPROCEDURES 07R/L IN DE AIP

De opstijgprocedures van de banen 07 worden als volgt beschreven in de AIP van 13/09/2018:

- BAKEN van bestemming en letter H voor de vertrekken van 07L en LEUVEN RECHTDOOR procedure;
- BAKEN van bestemming en letter W voor de vertrekken van 07L en LEUVEN WEST procedure;
- BAKEN van bestemming en letter J voor de vertrekken van 07R en LEUVEN RECHTDOOR procedure;
- BAKEN van bestemming en letter Y voor de vertrekken van 07R en LEUVEN WEST procedure.

| Designator | RWY 07L ONLY | | Remarks |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| | Lateral | Vertical | |
| LNO 5H | Climb straight ahead. At 17.7 DME AFI, RT to intercept R- 083 AFI. At 22.7 DME AFI, RT to intercept R-140 ANT.RT to intercept R-174 BUN to REMBA. LT to intercept R-278 LNO INBD to LNO. | | For TFC requesting acruising or initial FL below FL 195. |
| LNO 1W | Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-355 HUL INBD. At 6.0 DME HUL LT to intercept R-287 LNO INBD to LNO. | Cross R-045 HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC. | For TFC requesting acruising or initial FL below FL 195. |
| SPI 6H | Climb straight ahead. At 17.7 DME AFI, RT to intercept R- 083 AFI. At 22.7 DME AFI, RT to intercept R-140 ANT.RT to intercept R-174 BUN to REMBA. LT to intercept R-287 SPI INBD to SPI. | | NIL |
| SPI 1W | Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-355 HUL INBD. At 6.0 DME HUL LT to intercept R-287 LNO INBD. RT to intercept R-295 SPI INBD to SPI. | Cross R-045 HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC. | NIL |
| SOPOK 5H | Climb straight ahead. At 17.7 DME AFI, RT to intercept R- 083 AFI. At 22.7 DME AFI, RT to intercept R-140 ANT.RT to intercept R-174 BUN to REMBA. LT to intercept R-287 SPI to BULUX, SOPOK next. | | ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. BULUX-SOPOK is a B-RNAV segment. |

| | | | |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SOPOK 1W | Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-355 HUL INBD. LT to intercept R- 287 SPI INBD. When passing BULUX or climbing through FL 170, whichever is later, RT direct to SOPOK. | Cross HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC. | ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. BULUX-SOPOK is a B-RNAV segment. |
| PTES6H7H | Climb straight ahead. At 17.7 DME AFI, RT to intercept R- 083 AFI. At 22.7 DME AFI, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUN to REMBA. Intercept R-3145 DIK INBD via RITAX to DIK, PTES next. | | ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. CDR 1 - H24. TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 5H- SOPOK - RITAX - DIK - PTES). Only when UM150 between DIK and PTES is AVBL (alternative route: SOPOK 5H - SOPOK - ETENO). |
| PTES 1W | Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-355 HUL INBD. LT to intercept R- 287 SPI INBD. When passing REMBA, RT direct to RITAX, DIK, PTES next. | Cross HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC. | ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. CDR 1 – H24 TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 1W- SOPOK- RITAX-DIK- PTES). Only when UM150 between DIK and PTES is AVBL (alternative route: SOPOK 1W-) |
| ROUSY6H7H | Climb straight ahead. At 17.7 DME AFI, RT to intercept R- 083 AFI. At 22.7 DME AFI, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUN to REMBA. Intercept R-3145 DIK INBD via RITAX, ROUSY next. | | ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. CDR 1 - H24. TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 5H- SOPOK - RITAX - ROUSY). |
| ROUSY 1W | Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH RT to intercept R-355 HUL INBD. LT to intercept R- 287 SPI INBD. When passing REMBA, RT direct to | Cross HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC. | ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. |

| | | | |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CIV 7H | Climb straight ahead. At 17.7 DME AFI, RT to intercept R- 083 AFI. At 22.7 DME AFI, RT to TR157 to intercept R-064CIV INBD to CIV. | | ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. M617 southbound, MAX FL 170. Y50 southbound, MAX FL190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. N872 and UN872 southbound, only for TFC flight planned |
| CIV 2P | Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH LT to TR 275 to intercept R-042 CIV INBD to CIV. | | At ATC discretion only. |
| CIV 1W | Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH LT HDG 275 to intercept R-042CIV INBD to CIV. | | ATC climb requirements:see § 3.2.2 below. M617 southbound, MAX FL 170. Y50 southbound, MAX FL190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. N872 and UN872 southbound, only for TFC flightplanned above FL 195. |
| KOK 1H | Climb straight ahead. At 1700 FT QNH LT direct to KOK. | | L607 westbound. |
| DENUT 4H | Climb straight ahead. At 1 800 FT QNH DCT to DENUT. | | B-RNAV above MSA. |
| HELEN 4H | Climb straight ahead. At 1 800 FT QNH DCT to HELEN. | | B-RNAV above MSA. |
| NIK 1H | Climb straight ahead. At 1 700 FT QNH LT direct to NIK. | | M624 northbound. Not to be used by TFCDEST EHAM. |
| ELSIK 1H | At 700 FT QNH LT directto BUN, ELSIK next. | | L179 eastbound. To be used when adequate MIL airspaces are AVBL for GAT. |



| RWY 07L/ONLY | | | |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Designator | Route | | Remarks |
| | Lateral | Vertical | |
| LNO 5J | At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, intercept R-068 BUB. At 8.0 DME BUB, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUN to REMBA. LT to intercept R-278 LNO INBD to LNO. | | For TFC requesting acruising or initial FL below FL 195. |
| LNO 1Y | At 700 FT QNH TR 062. At 2.2 DME BUB, RT to HUL. At 6.0 DME HUL LT to intercept R-287 LNO INBD to LNO. | Cross R-045 HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC. | For TFC requesting acruising or initial FL below FL 195. |
| SPI 5J | At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, intercept R-068 BUB. At 8.0 DME BUB, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUN to REMBA. LT to intercept R-287 SPI INBD to SPI. | | NIL |
| SPI 1Y | At 700 FT QNH TR 062. At 2.2 DME BUB, RT to HUL. At 6.0 DME HUL LT to intercept R-287 LNO INBD to LNO. RT to intercept R-295 SPI INBD to SPI. | Cross R-045 HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC. | NIL |
| SOPOK 5J | At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, intercept R-068 BUB. At 8.0 DME BUB, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUN to REMBA. LT to intercept R-287 SPI to BULUX, SOPOK next. | | ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. BULUX-SOPOK is a B-RNAV segment. |
| SOPOK 1Y | At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH or 1.1 DME BUB, whichever is later, RT to intercept R-350 HUL INBD. LT to intercept R-287 SPI INBD. When passing BULUX or climbing through FL 170, whichever is later, RT direct to SOPOK. | Cross HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC. | BULUX-SOPOK is a B-RNAV segment. |
| PITES6J7J | At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, intercept R-068 BUB. At 8.0 DME BUB, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUN to REMBA. Intercept R-3145 DIK INBD via RITAX to DIK, PITES next. | | ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. CDR 1 – H24 TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 5J - SOPOK - RITAX - DIK - PITES). Only when UM150 between DIK and PITES is AVBL (alternative route: SOPOK 5J - SOPOK - ETENO). |

| | | | |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PITES 1Y | At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH or 1.1 DME BUB, whichever is later, RT to intercept R-350 HUL INBD. LT to intercept R-287 SPI INBD. When passing REMBA, RT direct to RITAX, DIK, PITES next. | Cross HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC. | ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. CDR 1 - H24 TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 1Y-SOPOK- RITAX- DIK- PITES). Only when UM150 between DIK and PITES is AVBL (alternative route: SOPOK 1Y-SOPOK- ETENO). |
| ROUSY 6J7J | At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, intercept R-068 BUB. At 8.0 DME BUB, RT to intercept R-140 ANT. RT to intercept R-174 BUN to REMBA. Intercept R-3145 DIK INBD to RITAX, ROUSY next. | | ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. CDR 1 - H24. TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 5J - SOPOK - RITAX - ROUSY). |
| ROUSY 1Y | At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH or 1.1 DME BUB, whichever is later, RT to intercept R-350 HUL INBD. LT to intercept R-287 SPI INBD. When passing REMBA, RT direct to RITAX, ROUSY next. | Cross HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC. | ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. CDR 1 - H24. TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 1Y-SOPOK- RITAX- ROUSY). RITAX-ROUSY is a B-RNAV segment. |
| CIV7J | At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, intercept R-068 BUB. At 8.0 DME BUB, RT to intercept TR 157 to intercept R-064 CIV INBD to CIV. | | ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. M617 southbound, MAX FL 170. Y50 southbound, MAX FL 190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. N872 and UN872 southbound, only for TFC flight planned above FL 195. |
| CIV 2U | At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH LT to TR 275 to intercept R-042 CIV INBD to CIV. | | At ATC discretion only. |
| CIV 1Y | At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH or 1.1 DME BUB, whichever is later, RT to intercept R-350 HUL INBD. At 3.0 DME HUL RT to intercept R-071 CIV INBD to CIV. | Cross R-270 HUL at FL 60 (FL 70 when QNH is below 977 HPA) or above if instructed by ATC. | ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. M617 southbound, MAX FL 170. Y50 southbound, MAX FL 190, compulsory for TFC DEST Paris TMA. |

| | | | |
|----------|---------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------|
| | | | N872 and UN872 southbound, only for TFC flightplanned above FL 195. |
| KOK 2J | At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH LT DCT to KOK. | | L607 westbound. |
| DENUT 2J | At 700 FT QNH TR 062. At 1 800 FT QNH DCT to DENUT. | | B-RNAV above MSA. |
| HELEN 2J | At 700 FT QNH TR 062. At 1 800 FT QNH DCT to HELEN. | | B-RNAV above MSA. |
| NIK 2J | At 700 FT QNH TR 062. At 1 700 FT QNH direct to NIK. | | M624 northbound. Not to be used by TFCDEST EHAM. |
| ELSIK 2J | At 700 FT QNH TR 062. At 4.4 DME BUB, DCT direct to BUN, ELSIKnext. | | L179 eastbound. To be used when adequate MIL airspace are AVBL for GAT. |

10. NOTAM BETREFFENDE HET NIET GEBRUIKEN VAN BEPAALDE 07R/L-PROCEDURES

De opstijgprocedures 07R/L “LEUVEN WEST” werden niet meer gepubliceerd in de AIP tussen 6 maart 2014 en 31 maart 2016, ze werden overigens nooit meer in gebruik genomen sinds 6 maart 2014.

Naar aanleiding van de uitspraken bij verstek van 7 en 11 mei 2015 heeft Minister voor Mobiliteit Galant op 23 juni 2015 de ministeriële instructie gegeven om de opstijgprocedures “LEUVEN WEST” van de banen 07R/L die in gebruik waren voor 6 maart 2014 opnieuw in te voeren, wat concreet het afschaffen van de procedures J en H betekende.

Na de nieuwe uitspraak van 6 april 2016 worden de huidige “LEUVEN RECHTDOOR”-procedures operationeel gehandhaafd door verlenging van de NOTAM die de “LEUVEN WEST”-procedures opschorten.

Momenteel worden de “LEUVEN WEST”-opstijgprocedures van de banen 07L/R, hoewel ze gepubliceerd worden, per NOTAM opgeschort en werden ze niet meer in gebruik genomen sinds 31 maart 2016. Enkel de “LEUVEN RECHTDOOR”-procedures worden geactiveerd bij gebruik van de banen 07R/L in een deviatieschema op het PRS, 25R/L:

NOTAM A2479/19

From: 18 JUL 19 06:40 Till: 15 JAN 20 23:59 EST

Text: 07R SID LNO 1Y, SPI 1Y, SOPOK 1Y, PITES 1Y, ROUSY 1Y AND CIV 1Y NOT AVBL

NOTAM A2480/19

From: 18 JUL 19 06:41 Till: 15 JAN 20 23:59 EST

Text: RWY 07L SID LNO 1W, SPI 1W, SOPOK 1W, PITES 1W, ROUSY 1W AND CIV 1W NOT AVBL

11. JURIDISCH KADER VAN DE BEPALINGEN INZAKE WINDNORMEN, BAANSELECTIE EN DEFINITIE VAN DE LUCHTVAARTPROCEDURES VOOR DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

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:
 - 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;
 - 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;
 - 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;
 - Artikel 3 § 1, 2°: Belgocontrol staat in voor de vluchtinlichtingendienst, met het doel adviezen en inlichtingen te verstrekken die nuttig zijn voor een veilige en doeltreffende uitvoering van de vluchten;
 - Artikel 11 § 1: Belgocontrol voert CDO-procedures (*Continuous Descent Operations*) in op de Luchthaven Brussel-Nationaal op de preferentiële banen;
 - 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;
 - 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 zij 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:
 - 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;
 - 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.

- Hof van Brussel Arrest van 24 januari 1997, pagina 370, punt 7.6:
 - Overwegende dat het Hof van Beroep, in zijn Arrest van 24 januari 1997 (pagina 370, punt 7.6), verklaard heeft: *“Overwegende dat de luchtvaartinformatie door de RVA en vervolgens door Belgocontrol, onderworpen in de AIP, aan de luchtvaartmaatschappijen geen wettelijke of reglementaire dispositiewaarde heeft; dat de reden van deze instructies is om gevolgd te worden door de luchtvaartmaatschappijen; de instructies die de AIP bevatten vormen geen rechten voor derden om hierop beroep te doen om Belgocontrol te dwingen deze te respecteren terwijl zij de controle behoudt; dat Belgocontrol kan afwijken van instructies, behalve in het geval dat kan worden aangetoond dat ze een onredelijk beleid zou voeren bij de uitvoering van zijn commerciële bedrijfsvoering van de luchthaveninfrastructuur van Brussel-Nationaal en de politie voor de beveiliging van het luchtverkeer; dat in dit geval niet aangetoond is dat Belgocontrol ten onrechte afwijkingen van deze AIP heeft toegestaan”*.

2. Wat betreft het baangebruik:

- Ministerieel besluit van 6 april 2009, Belgisch Staatsblad van 24 april 2009, met betrekking tot het beheer van de geluidsoverlast op de Luchthaven Brussel-Nationaal :
 - Artikel 2 tot vaststelling van nachtperiodes zonder opstijging

3. Wat het vliegverbod van bepaalde delen van het grondgebied betreft:

- Koninklijk besluit van 11 juni 1954 dat het overvliegen van bepaalde delen van het koninkrijk verbiedt: het is verboden om de delen van het grondgebied van het koninkrijk te overvliegen die begrensd worden door een omtrek van 1.500 meter rond de Koninklijke Kastelen van Laken en Ciergnon (artikel 1er). Belgisch Staatsblad van 4 juli 1954, pagina 5.085;

- Koninklijk besluit (I) van 14 april 1958 dat het overvliegen van bepaalde delen van het grondgebied van het koninkrijk verbiedt: onverminderd de bepalingen van het koninklijk besluit van 11 juni 1954 is het voor luchtvaartuigen verboden om een deel van de Brussels agglomeratie te overvliegen gelegen binnen een straal van 5 kilometer, gecentreerd rond het park van Brussel (artikel 1). Luchtvaartuigen die moeten voldoen aan de eisen en instructies van de luchtverkeersleidingdienst (artikel 2) vallen niet onder het verbod van artikel 1. Belgisch Staatsblad van 20 april 1958, pagina 2.947;

- Koninklijk besluit (II) van 14 april 1958 dat het overvliegen van bepaalde delen van het koninklijk grondgebied verbiedt: gezien de noodzaak om de veiligheid te waarborgen in het gebied van de Internationale en Universele Tentoonstelling van Brussel van 1958 en omgeving, is het voor luchtvaartuigen verboden om het gebied waar de Internationale en Universele Tentoonstelling van Brussel plaatsvindt te overvliegen (artikel 1). Luchtvaartuigen die moeten voldoen aan de eisen en instructies van de luchtverkeersleidingsdienst (artikel 2) vallen niet onder het verbod van artikel 1. Dit decreet werd echter NOOIT ingetrokken bij de sluiting van de Internationale en Universele Tentoonstelling van 1958. Belgisch Staatsblad van 20 april 1958, pagina 2.948;
- Koninklijk besluit van 19 december 2014 met betrekking tot de regels van de lucht en de operationele bepalingen met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten en -procedures, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 december 2014, pagina 106.833:

Artikel 5: Naast de verboden gebieden die door de Koning zijn bepaald op grond van artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 tot herziening van de wet van 16 november 1919 op de regulering van de luchtvaart, kunnen er gevaarlijke gebieden en regelgevingsgebieden zijn. Ze worden bepaald door de directeur-generaal, die in voorkomend geval de aard van het gevaar of de speciale beperkingen voor het luchtverkeer specificceert.

4. Wat betreft de vliegtuigen die 's nachts en overdag mogen vliegen:

Het verbod op bepaalde categorieën luidruchtige vliegtuigen maakt het mogelijk om de geluidsoverlast aanzienlijk te verminderen. Daarom heeft de regering een verordening opgesteld die vliegtuigen die een bepaalde geluidsproductie overschrijden vanaf 1 juli 2001 verbiedt te landen op of op te stijgen van Zaventem.

Het doel van een quotum per beweging is om de geluidspieken te verminderen. In 2000 bedroeg het geluidsniveau van individuele vliegtuigen die 's nachts de Luchthaven Brussel-Nationaal bedienden meer dan 50 QC.

Het ministerieel besluit van 26 oktober 2000, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 17 november 2000, keurt de B.I.A.C.-verordening met betrekking tot de invoering van een akoestisch quotasysteem tijdens de nacht en het bepalen van de maximale hoeveelheid geluid die 's nachts toegestaan is op de Luchthaven Brussel-Nationaal goed.

Geschiedenis van de quotaniveaus die 's nachts toegelaten zijn:

QC van maximum 20 sinds 1 juli 2001, 16 sinds 1 juli 2002, 12 sinds 1 januari 2003. Ministerieel besluit van 27 juli 2009 (Belgisch Staatsblad van 21 augustus 2009, pagina's 55.997 en 55.998) met betrekking tot het beheer van de geluidsoverlast op de Luchthaven Brussel-Nationaal past de akoestische quotaniveaus gedurende de nacht aan en creëert er voor overdag :

QC maximum 8,0 's nachts (23u/06u), maximum 12,0 in de ochtend (06u/07u), maximum 48,0 in de dag (07u/21u) en maximum 24,0 in de avond (21h/23h) sinds 25 oktober 2009.





Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
c/o skeyes site te Steenokkerzeel, lokaal S.1.3.08
Tervuursesteenweg 303, 1820 Steenokkerzeel

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Philippe TOUWAIDE

Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

Tweede editie 2023