

HET GEBREK AAN PUBLICATIE VAN EEN PRECISIENADERINGSPROCEDURE IN RNP- SATELLIETGELEIDINGSMODUS VOOR DE 07L/07R-LANDINGEN OP BRUSSEL-NATIONAAL



Ref: 7346-P

Deze analyse heeft als doel om een neutrale en objectieve uitleg te geven van het nieuwe principe van het gebruik van satellietnavigatieprocedures in “PBN- en RNP-modus”

Analyse geschreven door
Philippe TOUWAIDE

Vliegtuigbegeleiding via satellietnadering wordt de regel en de grondapparatuur (bakens) wordt geleidelijk verwijderd en ontmanteld.

De landingsprocedure op baan 07L zoals die momenteel sinds 9 juni 2005 in gebruik is, wordt gebaseerd op de berekening van de afstand tussen het vliegtuig en het BUB-baken, (DME approach), waardoor illegaal over het Koninklijk Domein van Laken wordt gevlogen.

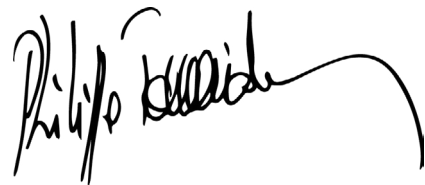
We vestigen de aandacht op de komende deadline voor Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en vluchtuitvoeringsprocedures in verband met prestatiegebaseerde navigatie.

Volgens artikel 7 moeten de laatste ontbrekende RNP-procedures op alle burgerlijke en militaire Belgische luchthavens immers verplicht gepubliceerd worden VOOR 25 januari 2024, anders zal België het voorwerp uitmaken van een inbreukprocedure en sancties door de Europese autoriteiten:

Artikel 7: Inwerkingtreding en toepassing – 1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie; 2. Ze is van toepassing vanaf 3 december 2020. In afwijking van de eerste alinea: a) is artikel 5 van toepassing met ingang van 6 juni 2030; b) is punt AUR.PBN.2005(1) van de bijlage met ingang van 25 januari 2024 van toepassing op luchtvaartterreinen die vermeld zijn in punt 1.2.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 716/2014 en, voor andere luchtvaartterreinen, op instrumentuiteinden van landingsbanen waarop precisienaderingsprocedures van toepassing zijn.

In deze brochure wordt, naast een neutrale en objectieve uitleg van het nieuwe principe van het gebruik van satellietnavigatieprocedures in “PBN- en RNP-modus” een uitzetting gegeven, van de redenen waarom deze nieuwe landingsprocedures nog altijd niet werden gepubliceerd vóór de Europese deadline van 25 januari 2024 voor de banen 07 Left en 07 Right op Brussel-Nationaal, terwijl alle banen van alle luchthavens in België en Luxemburg beschikken over in de luchtvaartinformatiepublicaties (AIP) gepubliceerde PBN-/RNP-procedures.

Dinsdag 10 oktober 2023



Philippe TOUWAIDE

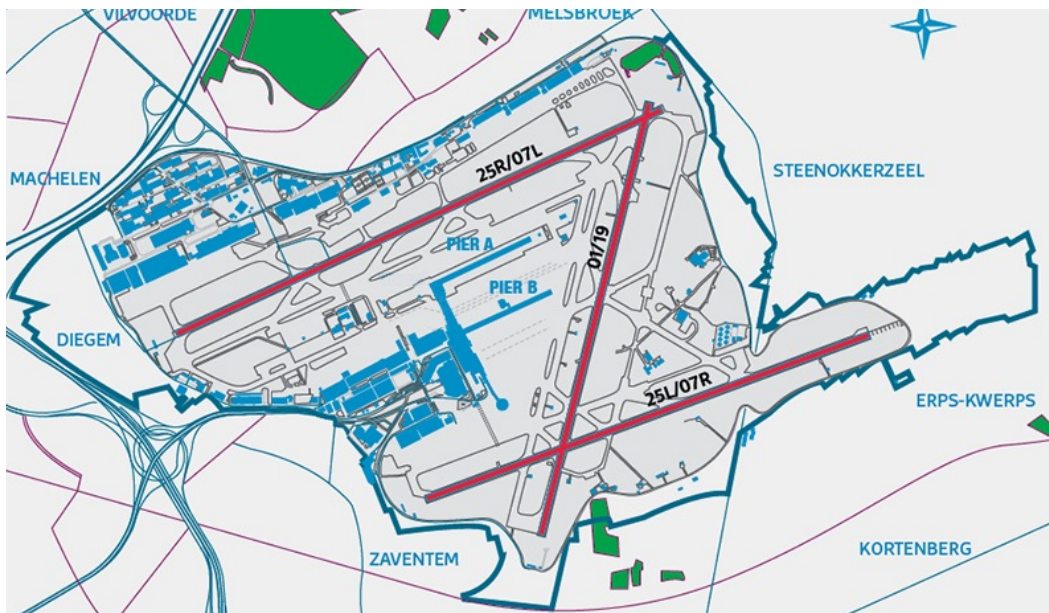
Licentiaat in Luchtvaart en Maritiem Recht
Voormalig Regeringscommissaris

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

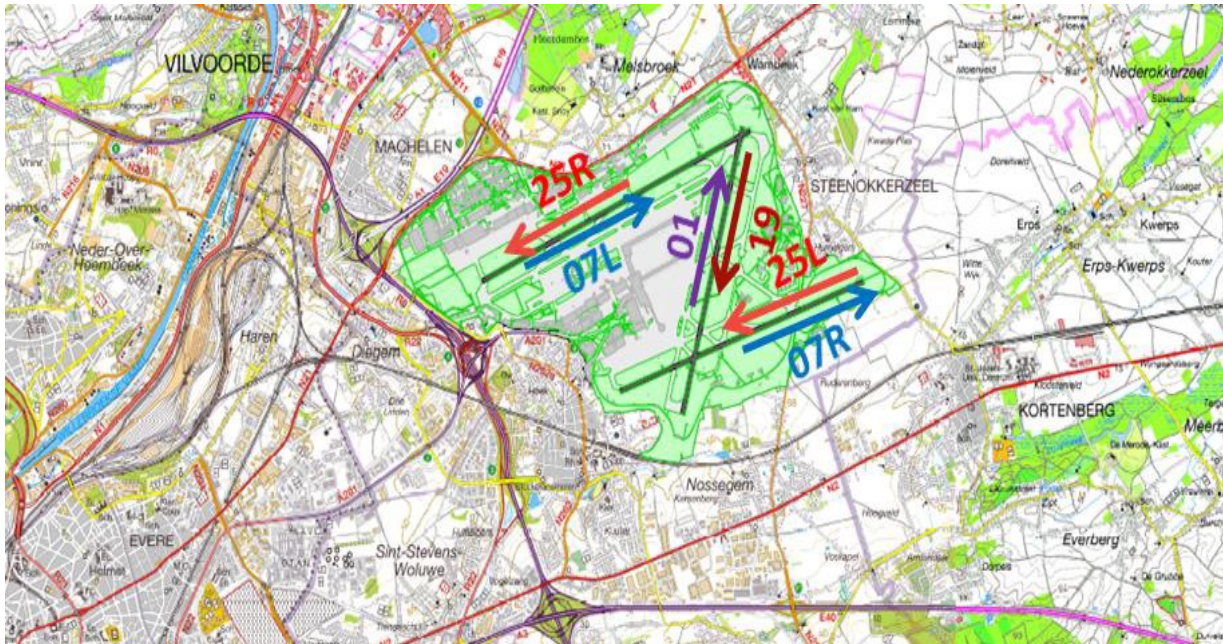
1. GESCHIEDENIS VAN BAAN 07L

De allereerste baan 07/25 werd gebouwd in Melsbroek in 1940 door de Duitse bezetter op een lengte van 2.000 meter. Deze baan werd gerenoveerd in 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°.



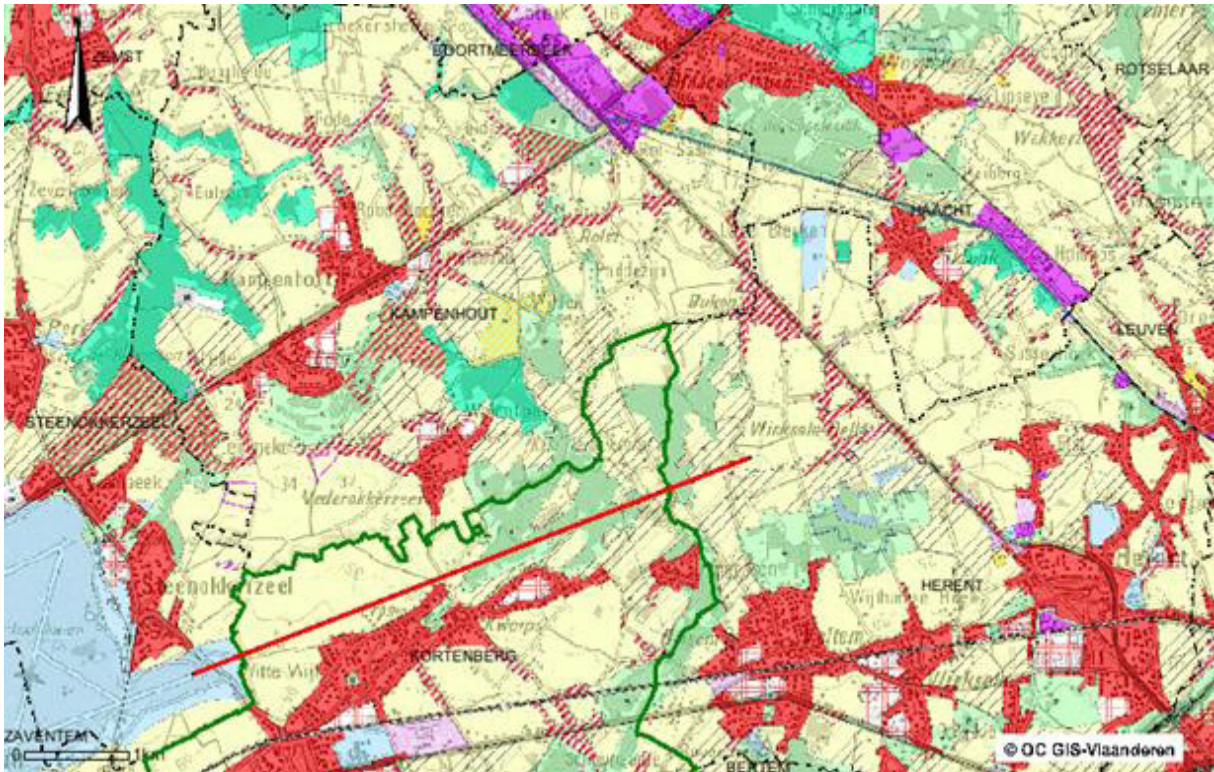
Configuratie van de banen in Z-vorm met baan 07L/25R op de Luchthaven Brussel-Nationaal



airportmediation

RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

RWY designator	True BRG	Dimensions of RWY (M)
01	014.43°	2.987 x 50
19	194.43°	2.987 x 50
07R	069.89°	3.211 x 45
25L	249.98°	3.211 x 45
07L	65.35°	3.638 x 45
25R	245.35°	3.638 x 45



Niet-bebouwd gebied rond de as van baan 07R/25L (Kortenberg)

3. HET CONCEPT SATELLIETNAVIGATIE

De internationale (OACI A37-11) en Europese (Uitvoeringsverordening (EU) nr. 716/2014 van de Commissie van 27 juni 2014) reglementen voorzien de verplichte toepassing van de nieuwe precisietechniek “PBN/RNP” voor de opstijgingen en landingen van vliegtuigen.

De PBN-procedure staat een non-visuele precisienadering toe met dank aan het satellietnavigatiesysteem; de positionering van vliegtuigen ten opzichte van satellietgegevens werkt op dezelfde manier als een GPS voor het wegverkeer.

De PBN-procedure voor landingen en opstijgingen per satelliet biedt een aanzienlijk verbeterde veiligheid, zorgt voor een verlaagd kerosineverbruik en draagt bij tot een beperking van geluidsoverlast door continue dalingen zonder gasterugname (CDO).

In termen van luchtverkeersleiding betekent de prestatiegebaseerde navigatie (*PBN – Performance Based Navigation*) een zeer belangrijke stap in de implementatie van de routes die een luchtvaartuig dat volgens instrumentvliegregels vliegt moet volgen wanneer het:

- vertrekt van een luchthaven (*SID – Standard Instruments Departure*) en
- aankomt richting een luchthaven (*STAR - Standard Terminal Arrival Route*).

Dit type navigatie, gebaseerd op het satellietpositioneringssysteem voor vliegtuigen (*GNSS – Global Navigation Satellite System*), biedt een basis voor de ontwikkeling en uitvoering van vliegprofielen door het verbeteren van de actuele precisie van conventionele procedures voor vertrekken (*SID*) en landingen (*STAR*), terwijl de ontwerpen van het luchtruim en de verkeersstromen worden bevorderd.

Het PBN wordt trouwens erkend als een van de meest belangrijke factoren op het gebied van luchtverkeer, in het bijzonder met betrekking tot de luchthavencapaciteit en sectoren van luchtverkeersleiding, de milieuefficiëntie en luchtveiligheid.

Het is onder andere de reden dat de implementatie van het PBN op internationaal niveau als prioriteit wordt beschouwd door de ICAO (International Civil Aviation Organization) en de Europese Commissie (EC).

In dit verband is de ontwikkeling van RNP-landingsprocedures (Required Navigation Performance) ten behoeve van luchtvaartuigen in nadering van regionale en nationale luchthavens een essentiële stap die al is uitgevoerd voor alle banen van alle luchthavens in België en Luxemburg, met als enige uitzondering de twee banen 07L en 07R van Brussel-Nationaal.

4. PRESTATIEGEBASEERDE NAVIGATIE, HET CONCEPT PBN

Prestatiegebaseerde navigatie wordt gedefinieerd als een type oppervlakteluchtvaartnavigatie (RNAV) dat het voorwerp uitmaakt van navigatie met prestatie-eisen, voorgeschreven in luchtvaartspecificaties.

Een luchtvaartspecificatie wordt gedefinieerd als een verzameling van voorwaarden waaraan een luchtvaartuig en zijn uitrusting moeten voldoen om een PBN-vlucht te kunnen uitvoeren in een bepaald luchtruim. Er bestaan twee types navigatiespecificaties:

- **RNAV-specificatie:** een navigatiespecificatie die geen verplichting tot bewaking en waarschuwing aan boord bevat
- **RNP-specificatie:** een navigatiespecificatie die wel een verplichting tot bewaking en waarschuwing aan boord bevat

4.1 Oppervlaktenavigatie

Oppervlaktenavigatie (RNAV) is een instrumentvliegmethodologie die een vliegtuig toestaat eerder welk traject te gebruiken binnen een netwerk van punten op de grond (*waypoints*) in plaats van direct tussen luchtvaartbakens en grondstations te navigeren (de conventionele methode). Dit zorgt voor vlotter verkeer en geoptimaliseerde routes. Het systeem werd in de jaren '60 in de Verenigde Staten ontwikkeld en de eerste routes werden in de jaren '70 gepubliceerd. Het won aan populariteit door de ontwikkeling van satellietnavigatiesystemen.

In overeenstemming met de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en vluchtuitvoeringsprocedures in verband met prestatiegebaseerde navigatie, moeten de procedures voor landingen (STAR) en vertrekken (SID) overeenkomen met de RNAV 1-specificatie-eisen vanaf 25 januari 2024.

4.2 Positioneringspunten (waypoints)

Deze punten kunnen worden bepaald door grondstations (zoals VOR of DME), referenties van een satellietplaatsbepalingssysteem (zoals GPS of GLONASS) of van boordinstrumenten. Deze punten kunnen overvlogen worden, of licht omzeild als het doel is om naar de volgende tak van de route te gaan. Ze worden bepaald door hun geografische coördinaten (breedtegraad en lengtegraad WGS84) en benoemd met een code:

- van 5 letters (bijv. RUDIX);
- van 3 letters als ze zich op dezelfde locatie bevinden als een grondstation (bijv. BUB);
- alfanumeriek in terminalgebieden (bijv. PN617).

4.3 RNAV-naderingen (GNSS)

Een RNAV-nadering (GNSS) is een instrumentnaderingsprocedure die grondradionavigatiesystemen (LOC, Glide, VOR, NDB en DME) overbodig maakt, waardoor op termijn de grondbakens en hun hoge onderhoudskosten kunnen worden geëlimineerd. De vliegtuigen vliegen volgens een satellietversterkingssysteem (SBAS) met grote reikwijdte, waarbij positioneringsinformatie van vliegtuigen afkomstig is van een satellietzender.

Voor de eindnaderingen wordt een precisie van 0,3 zeemijl vereist volgens een RNP-procedure (RNP APCH of RNP 0.3).

In overeenstemming met de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en vluchtuitvoeringsprocedures in verband met prestatiegebaseerde navigatie, moeten de naderingsprocedures die voldoen aan de eisen van de RNP-naderingsspecificatie uiterlijk op 3 december 2020 en 25 januari 2024 worden geïmplementeerd aan de uiteinden van de banen op de luchthavens.

5. DE PBN-NADERINGS- EN LANDINGSPROCEDURES OP BRUSSEL-NATIONAAL

Overzicht van de PBN-naderings- en landingsprocedures van skeyes, gepubliceerd in de AIP voor de Luchthaven Brussel-Nationaal:

- **02/03/2017:** baan 25R/25L
- **02/03/2017:** baan 01
- **11/10/2018:** baan 19
- **Tijdelijke wijze:** baan 07L/07R

6. JURIDISCH KADER

6.1 Internationaal recht

Uitvoeringsverordening (EU) 18/1048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en vluchtuitvoeringsprocedures in verband met prestatiegebaseerde navigatie.

Artikel 7 Inwerkingtreding en toepassing:

1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie.
2. Ze is van toepassing vanaf 3 december 2020.

In afwijking van de eerste alinea:

b) is punt AUR.PBN.2005(1) van de bijlage met ingang van 25 januari 2024 van toepassing op luchtvaartterreinen die vermeld zijn in punt 1.2.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 716/2014 en, voor andere luchtvaartterreinen, op instrumentuiteinden van landingsbanen waarop precisienaderingsprocedures van toepassing zijn;

c) is punt AUR.PBN.2005(4) van de bijlage met ingang van 25 januari 2024 van toepassing op één vastgestelde SID- of STAR-route, en met ingang van 6 juni 2030 op alle vastgestelde SID- of STAR-routes;

d) is punt AUR.PBN.2005(6) van de bijlage met ingang van 25 januari 2024 van toepassing op ATS-routes onder vliegniveau 150.

6.2 Belgisch recht

Elke opdracht om RNP-procedures te publiceren valt onder de rechtstreekse bevoegdheid van de minister krachtens artikel 43 § 2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954: koninklijk besluit tot regeling van de luchtvaartnavigatie, dat bepaalt dat:

“§ 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 luchtvaartterreinen.”

De Raad van State, de enige administratieve rechtbank in België, heeft met zijn beslissing n° 238.283 van 22 mei 2017 duidelijk beslist dat de luchtvaartroutes en -procedures noch een plan noch een programma waren in de zin van wet van 13 februari 2006, en dus niet onderworpen werden aan openbare raadpleging noch aan een voorafgaande effectbeoordeling:

Overwegende dat het beroep niet-ontvankelijk is voor zover het is ontleend aan schending van de richtlijn 2001/42 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde plannen en programma's, aangezien de richtlijn in nationaal recht is omgezet door de wet van 13 februari 2006 betreffende de beoordeling van de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's en betreffende de inspraak van het publiek in de ontwikkeling van die plannen en programma's, en dat de verzoekers niet stellen dat dit op illegale wijze is gebeurd; dat het ook niet-ontvankelijk is voor zover het schending voor zover het is gericht tegen richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna, waarin richtlijn 2001/42/EG een deel van haar werkingssfeer bepaalt, aangezien de verzoekers niet aangeven op welke wijze deze richtlijn door de bestreden maatregel geschonden had kunnen zijn;

Overwegende dat artikel 6 van de wet van 13 februari 2006 verplicht om over te gaan op een milieueffectenbeoordeling waarbij inspraak van het publiek wordt gevraagd betreffende de uitwerking van bepaalde plannen en programma's, die worden gedefinieerd in artikel 3 van dezelfde wet als:

“plannen en programma's worden:

a) opgesteld en/of aangenomen door een autoriteit op federaal niveau of opgesteld door een autoriteit op federaal niveau met het oog op de aanneming ervan door de federale wetgevende kamers of door de Koning;

b) en die worden voorzien door wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen”;

Overwegende dat deze definitie een getrouwe omzetting is van artikel 2, a, van de richtlijn 2001/42EG4 wat betreft de federale staat;

Overwegende dat geen enkele wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling de regering verplicht regels vast te stellen met betrekking tot het baangebruik en de luchtwegen; dat tot 1972 de beslissingen ter zake uitsluitend werden genomen door de autoriteiten die belast waren met het beheer van het luchtverkeer, en dat de normatieve context op dit punt niet gewijzigd is; dat hieruit volgt dat de bestreden beslissingen niet onder de wet van 13 februari 2006 vallen; dat het beroep ongegrond is;

De publicatie van nieuwe PBN-/RNP-procedures vereist dus geen voorafgaande milieueffectbeoordeling of openbare raadpleging, aangezien luchtvaartprocedures noch een plan, noch een programma zijn.

7. TIJDELIJKE PUBLICATIES NAAR AANLEIDING VAN UITGEVOERDE WERKEN OP BRUSSEL-NATIONAAL

Op 15 maart 2016 heeft de Federale Minister van Mobiliteit aan Belgocontrol instructie gegeven een RNP-procedure te publiceren voor baan 07L, enkel voor de duur van de renovatiewerkzaamheden van baan 01/19 tijdens de zomer van 2016.

Deze instructie luidde als volgt (zie ook de uitspraak van de Raad van State n° 239.474 van 20 oktober 2017):

“Mijnheer de Algemeen Directeur,

Gezien de wet van 27 juni 1937 tot herziening van de wet van 16 november 1919 tot regeling van het luchtverkeer, inzonderheid op artikel 5 § 1;

Gezien het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling van het luchtverkeer, inzonderheid op de artikelen 43 § 2 en 44;

Gezien het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende het luchtreglement en de operationele bepalingen met betrekking tot de luchtvaarnavigatiediensten en -procedures, inzonderheid op artikel 2, § 2;

Gezien de in oktober 2010 door de Algemene Vergadering van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie aangenomen **Resolutie A37-11**, waarin met klem wordt aanbevolen tegen 2016 naderingsprocedures met verticale geleiding (APV) (baro-VNV en/of versterkte GNSS) in te voeren voor alle instrumentlandingseinden, hetzij als hoofdnadering, hetzij als reserveprocedure voor precisienaderingen; **het doel van deze resoluties en voorschriften is om het gebruik van het luchtruim te optimaliseren, de veiligheid van de luchtvaart te verhogen door de communicatie tussen piloot en verkeersleider te verminderen en, door de vliegroutes voorspelbaarder te maken, de geluidsoverlast te verminderen door de geluidsoverlast op de grond te verkleinen.**

1) Overgang naar prestatiegebaseerde navigatie

De wereldwijde luchtvaart bevindt zich momenteel in een overgangsfase tussen conventionele navigatie op basis van grondbakens, en prestatiegebaseerde navigatie (PBN, Performance Based Navigation), die meer vertrouwt op satellietpositioneringssystemen en geavanceerde boordapparatuur.

Op Europees niveau werkt het EASA aan een “uitvoeringsverordening” voor de invoering van het PBN vanaf 2018.

In het kader van deze overgang naar het PBN zijn RNP-naderingsprocedures (Required Navigation Performance) ontwikkeld voor alle Belgische luchthavens. Een eerste RNP-naderingsprocedure werd in december 2015 gepubliceerd voor de luchthaven van Antwerpen. Een RNP-naderingsprocedure voor de luchthaven van Charleroi wordt momenteel gepubliceerd.

Om een grotere veiligheid te garanderen, bieden RNP-procedures begeleiding in de verticale as van naderende luchtvaartuigen, en verminderen ze het risico op botsingen met de grond tijdens gecontroleerde vluchten (CFIT – Controlled Flight Into Terrain).

Deze procedures maken het ook mogelijk om het minimumzicht te verhogen op banen waar geen ILS is en om een alternatieve oplossing te bieden wanneer een ILS- of een VOR-baken uitvalt of niet beschikbaar is. RNP naderingsprocedures maken landingen in CDO (continue daling) mogelijk zonder gasterugname, met een gunstig effect op de geluidsniveaus. De RNP-specificatie definieert de voorwaarden waaraan het vliegtuig en de bemanning moeten voldoen om deze procedure te mogen gebruiken.

2) Naderingsprocedures op de Luchthaven Brussel-Nationaal

De banen 25R, 25L, 01 en 19 op de Luchthaven Brussel-Nationaal beschikken over een ILS (Instrument Landing System), en over een precisie-instrumentnaderingsprocedure. De banen 07R en 07L zijn niet uitgerust met een ILS en beschikken enkel over niet-precisie-instrumentnaderingsprocedures (VOR en SRA).



Vergelijking tussen de radarplots in VOR-modus (gebogen benadering) en RNP-modus (continue daling)

VOR-naderingen (VHF Omnidirectional Range) op baan 07L volgen een verschoven as ten opzichte van de as van de baan, vanwege het gebruik van het VOR-baken BUB dat in de as van baan 07R ligt. Deze procedure biedt geen begeleiding in de verticale as, en kan enkel overdag gebruikt worden (van zonsopgang tot zonsondergang) en bij goede visibiliteit.

SRA-naderingen (Surveillance Radar Approach) op baan 07L zijn uitgelijnd met de as van de baan. Deze procedure biedt geen automatische begeleiding in de verticale as, en kan enkel gebruikt worden bij goede visibiliteit. Een SRA-nadering vereist een constante communicatie tussen de piloot en de luchtverkeersleider om het vaartuig tot aan de baandrempel te begeleiden op basis van radarinformatie. Hierdoor is het aantal landingen per uur zeer beperkt.

3) Gebruik van baan 07L

Baan 07L wordt gebruikt voor landingen wanneer het PRS (banen 25 en 19) niet kan worden gebruikt en wanneer er geen andere landingsbaan met een precisienaderingsprocedure beschikbaar is (door weersomstandigheden, werkzaamheden, onbeschikbaarheid van uitrustingen, ...). Dit betreft 1 tot 2 % van de landingen per jaar op de Luchthaven Brussel-Nationaal (1380 landingen in 2014).

Wanneer baan 07L wordt gebruikt, wordt de VOR-naderingsprocedure bij voorkeur ingezet (afwijkende as ten opzichte van de as van de baan) om de uurcapaciteit te maximaliseren.

Indien de VOR-procedure niet gebruikt kan worden en geen enkele andere baan beschikbaar is, wordt de SRA-procedure ingezet (nadering in de as van de baan).

4) Het concept RNP voor baan 07L

Volgens het concept zoals voorgesteld door Belgocontrol tijdens de vergadering van 29 februari 2016 met het DGLV en mijn Kabinet, zou een RNP-naderingsprocedure kunnen worden gebruikt voor de naderingen op baan 07L in plaats van de SRA-procedure. Deze procedure zou ingezet worden wanneer de VOR-procedure niet gebruikt kan worden, dat wil zeggen 's nachts of bij onbeschikbaarheid van de uitrustingen.

De RNP-naderingsprocedure verandert niets aan de vluchtcorridor voor naderende vliegtuigen (nadering in de as van de baan) in vergelijking met de SRA-procedure zoals momenteel in de AIP gepubliceerd. **De RNP-procedure biedt een verticale begeleiding met een gunstig effect op het veiligheidsniveau** (een verminderd CFIT-risico) in vergelijking met VOR- en SRA-procedures.

De RNP-procedure laat naderingen op baan 07L toe met lagere visibiliteitsminima dan VOR- en SRA-procedures.

De RNP-procedure zorgt voor een verlaging van de geluidsniveaus en de uitstoot van gassen met dank aan de naderingen in continue daling.

Met de RNP-procedure kan een drastische beperking van het aantal landingen per uur worden vermeden en kunnen vertragingen beperkt worden in gevallen waarin de SRA-procedure zou moeten worden gebruikt.

Volgens de analyse van Belgocontrol voldoen zo'n 75% van de vliegtuigen op de Luchthaven Brussel-Nationaal aan de vereiste voorwaarden voor het gebruik van de RNP-procedures. De vliegtuigen die niet aan deze voorwaarden voldoen, zullen de VOR-naderingsprocedure gebruiken op baan 07R, of de SRA-naderingsprocedure op baan 07L.

Overwegende de noodzaak om de risico's van een drastische vermindering van de uurcapaciteit en vertragingen tijdens de werkzaamheden te beperken;

Overwegende de gunstige invloed op de veiligheid van het voorgestelde concept (verlaging van het CFIT-risico);

Overwegende de gunstige invloed van het voorgestelde concept op de uitgestoten geluidsniveaus (continue daling) en de afwezigheid van veranderingen in de vluchtcorridors;

Overwegende de gunstige invloed van het voorgestelde concept op de uitstoot van gassen (continue daling);

Vraag ik u voor de start van de werkzaamheden een RNP-naderingsprocedure te publiceren en implementeren voor de baan 07L, voor de duur van de werkzaamheden.

De vliegtuigen die niet voldoen aan de vereisten om de RNP-procedure te gebruiken, zullen de VOR-naderingsprocedure gebruiken op baan 07R, of de SRA-naderingsprocedure voor de baan 07L.

Ik sta erop dat het PRS wordt gehandhaafd.

Om de overlast voor de omwonenden te verminderen, sta ik er tevens op dat de onderschepping van de naderingsas wordt uitgevoerd op niet lager dan 3.000 voet, zoals voorzien, tenzij voor evidente veiligheidsredenen overgelaten aan het oordeel van de luchtverkeersleiders.



Vluchtroute van de RNP-landingsprocedure naar baan 07L

Aan het einde van de werkzaamheden zal de voortzetting van de gebruiksvoorwaarden voor deze procedure worden geëvalueerd.

Hiervoor vraag ik u de lijst van vliegtuigen die deze procedure tijdens die periode van werkzaamheden hebben gebruikt over te maken aan het Directoraat-Generaal Luchtvaart.

De publicatie is afhankelijk van de voltooiing van de veiligheidsstudie en van de goedkeuring van de Belgian Supervisory Authority for Air Navigation Services (BSA-ANS). Dezelfde RNP-procedure zal ook worden bestudeerd en geïmplementeerd, zoals voor de andere luchthavens, op alle banen van de Luchthaven Brussel-Nationaal om de verwachte voordelen te maximaliseren.”

8.PUBLICATIE VAN EEN RNP-LANDINGSPROCEDURE VOOR BAAN 07L IN 2016

Door een ongedateerde instructie, zonder ministerieel briefhoofd maar ondertekend, wellicht daterend van 15 maart 2016, heeft de destijds Minister van Mobiliteit, Jacqueline Galant, instructie gegeven aan Belgocontrol om een RNP-procedure te publiceren voor baan 07L, enkel en alleen voor de renovatiewerken van baan 01/19 tijdens de zomer van 2016.

Belgocontrol bevestigt de publicatie van een dergelijke procedure in haar communiqué van 17 maart 2016.

Supplement 005/2016 van de AIP, “EBBR Construction Works” genoemd, gepubliceerd op 12 mei 2016 en effectief van 26 juli 2016 tot en met 25 september 2016, omvat een landingsprocedure in RNP-modus geldig voor baan 07L, hoofdzakelijk bruikbaar tijdens de nachtperiode indien de windnormen op de banen 25 worden overschreden.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft op 17 mei 2016 een verzoek tot nietigverklaring ingediend betreffende de ongedateerde maar ondertekende ministeriële instructie, en de Raad van State, met zijn Besluit n° 239.474 van 20 oktober 2017, heeft deze in beroep verworpen op grond van het feit dat de procedure slechts tijdelijk was en zich beperkte tot de voortzetting van het luchtverkeer tijdens een beperkte periode van werkzaamheden.

Dit RNP-landingsgebruik op baan 07L ten gevolge van renovatiewerkzaamheden aan de secundaire baan 01/19, was het onderwerp van een gemeenschappelijke evaluatie van Belgocontrol en Brussels Airport op 16 december 2016.

Door zijn schrijven van 7 maart 2017, vroeg de CEO van de vliegtuigmaatschappij Brussels Airlines aan de minister van Mobiliteit om de PBN-procedures permanent te publiceren voor alle banen, met nadruk op het feit dat landingen in RNP-modus op baan 07L een optimale operationele veiligheid garanderen ten opzichte van de visuele

VOR-procedures, met finale bocht in Haren.

9. PUBLICATIE VAN RNP-LANDINGSPROCEDURES VOOR DE BANEN 07L EN 07R IN 2018

Omvangrijke renovatiewerkzaamheden van het BUB-baken (Steenokkerzeel/Kortenbergh), gepland in twee fasen in 2018 en 2019, leidden tot de publicatie van de RNAV- en RNP-procedures voor de STAR's en SID's, die in de AIP omschreven zijn met verwijzing naar een plaatsbepaling ten opzichte van het BUB-baken.

Het luchtvaartnavigatiebaken van Brussel (DVOR-DME-BUB) moet vernieuwd worden wegens veroudering. Dit onderhoud wordt al 6 jaar uitgesteld vanwege wijzigingen in de vluchtprocedures die hiervoor nodig zijn, om veiligheidsredenen mag zijn vervanging niet langer uitgesteld worden.

71 huidige landings- en opstijgprocedures vinden plaats ten opzichte van een plaatsbepaling met BUB en de helft van de opstijgprocedures gebeurt ten opzichte van dat BUB-baken.

Teneinde het operationeel vermogen van de Luchthaven Brussel-Nationaal te garanderen, zoals opgenomen in exploitatievergunning en in het beheerscontract van Belgocontrol, is het noodzakelijk het volgende te ontwikkelen:

- **Tijdelijke RNAV1-procedures** om bepaalde conventionele procedures die het meest gebruikt worden te vervangen, en dit tijdens renovatiewerkzaamheden;
- **RNP-naderingsprocedures** voor banen 07R en 07L, om ook een alternatief te verschaffen bij een gebrek aan een conventionele naderingsprocedure naar deze banen 07, wanneer het BUB-baken niet meer beschikbaar zal zijn.

Een informatieve vergadering met verenigingen van omwonenden vond plaats op 24 april 2018, op initiatief van Belgocontrol. Bij deze gelegenheid werd de fasering van de werkzaamheden voorgesteld evenals de publicatie van de RNP-landingsprocedures voor de banen 07L en 07R.

Aldus heeft Belgocontrol op 20 juli 2018 het akkoord gevraagd aan de minister van Mobiliteit voor de tijdelijke publicatie van procedures gedurende de vervanging van het luchtvaartnavigatiebaken van Brussel (DVOR-DME-BUB). De RNP-naderingsprocedures voor de banen 07R/L zijn enkel van toepassing in het kader van de vervanging van het BUB-baken en maken het mogelijk een alternatief aan te bieden bij gebrek aan naderingsprocedures op deze banen wanneer het BUB-baken niet beschikbaar is.

Het Directoraat-generaal van de Luchtvaart (DGLV van de FOD Mobiliteit en Vervoer) heeft een gunstig advies uitgebracht op het voorstel van Belgocontrol van 16 augustus 2018, met het verzoek om een publicatie in de AIP en

niet in het supplement van de AIP, om te vermijden dat de nieuwe procedures niet correct in aanmerking zouden worden genomen om technische redenen. Teneinde verwarring te voorkomen moeten deze tijdelijke procedures correct ingevoerd worden in het FMS.

Belgocontrol heeft een persbericht geschreven over deze tijdelijke procedures op 17 oktober 2018. De procedures werden op 27 september 2018 gepubliceerd in de AIP door amendement 012/2018, effectief op 8 november 2018.

Deze procedures werden verwijderd op 13 december 2018 door NOTAM 3987, effectief om 19:09 uur:

NOTAM A3987/18

From:13 DEC 18 18:09 Till:13 MAR 19 12:00 EST

Text:IAP RNAV (GNSS) RWY 07L AND 07R NOT AVBL

Deze procedures werden definitief ingetrokken uit de AIP tijdens de AIRAC 003/2019 wijzigingscyclus, gepubliceerd op 31 januari 2019 met ingang van 28 februari 2019.



10. PUBLICATIE VAN RNP-LANDINGS PROCEDURES VOOR DE BANEN 07L EN 07R IN 2019

De tweede fase van de belangrijke renovatiewerkzaamheden van het BUB-baken (Steenokkerzeel/Kortenbergh) was gepland in de zomer van 2019, met als gevolg de tijdelijke publicatie van RNAV- en RNP-procedures voor STAR en SID die in de AIP omschreven worden met een positionering ten opzichte van het BUB-baken.

Het navigatiebaken van Brussel (DVOR-DME-BUB) moest vernieuwd worden wegens veroudering. Dit onderhoud wordt al 6 jaar uitgesteld vanwege wijzigingen in de vluchtprocedures die hiervoor nodig zijn. Vanwege veiligheidsredenen kon de renovatie van het baken niet meer worden uitgesteld en werden de werken uitgevoerd in twee fasen in 2018 en 2019.

Naar aanleiding van de aanvraag ingediend door skeyes op 10 mei 2019, heeft de minister van Mobiliteit in zijn schrijven van 6 juni 2019 toestemming gegeven om tijdelijke PBN-procedures te publiceren voor de banen 07L en

07R, waarbij het gebruik beperkt werd tot de renovatieperiode van 16 augustus tot 23 september 2019; met dien verstande dat AIRAC 10 de opheffing van de tijdelijke procedures moest opnemen.

Persbericht van skeyes op 3 juli 2019: Vervanging van het BUB-baken (fase 2) van 16 augustus tot 30 september 2019

In het kader van het programma voor de vernieuwing van het Belgische netwerk van luchtvaartnavigatiebakens, zal skeyes binnenkort overgaan tot de tweede fase van de vervanging van het BUB-baken, dat zich in de gemeente Kortenberg bevindt, dichtbij Brussels Airport.

Het BUB-baken wordt gebruikt om te navigeren op de luchtroutes en door opstijgende en landende vliegtuigen op Brussels Airport.

De eerste fase van de vervanging van het BUB-baken werd uitgevoerd van 8 november tot 13 december 2018 (vervanging van de elektronica).

De tweede fase zal plaatsvinden van 16 augustus tot 30 september (vernieuwing van de metalen structuur). Tijdens die periode zal het BUB-baken niet beschikbaar zijn voor de luchtvaartnavigatie. Net als tijdens de eerste fase zullen er tijdelijk procedures worden gebruikt die gebaseerd zijn op satelliettechnologie (PBN) voor de vertrekken uit en aankomsten op Brussels Airport om die onbeschikbaarheid op te vangen.

De op satelliettechnologie gebaseerde vertrekprocedures werden afgestemd op de huidige procedures. Uit het gebruik van deze procedures tijdens de eerste fase bleek dat ze (nagenoeg) geen impact hadden op de gevolgde vliegttrajecten.

De PBN-naderingsprocedures zullen gepubliceerd worden voor de banen 07R en 07L (gezien de andere banen al over dit type procedures beschikken). Gedurende de periode waarin het BUB-baken onbeschikbaar zal zijn, zal de naderingscorridor voor de landingen op baan 07L lichtjes worden verplaatst omwille van de beperkingen die met dat type procedure gepaard gaan (landing in de as van de baan). Deze baan behoort niet tot het systeem van preferentieel baangebruik en wordt enkel gebruikt wanneer de weersomstandigheden dat vereisen. De publicatie van die procedure zal geen wijziging inhouden van de toepasselijke regels inzake de keuze van de banen in gebruik.

De tijdelijke publicatie van die procedures kadert in de internationale overgang naar satelliettechnologie voor de luchtvaartnavigatie. Overeenkomstig de Europese regelgeving zullen de vluchtprocedures op basis van satellieten (PBN) ten laatste vóór 1 januari 2024 moeten worden gepubliceerd voor alle vertrekken en aankomsten op Brussels Airport.

Klik op de onderstaande links indien u meer informatie wenst omtrent de overgang naar PBN-satelliettechnologie voor de luchtvaartnavigatie:

<https://www.icao.int/safety/pbn/Pages/Overview.aspx>

<https://press.skeyes.be/bijna-70-van-de-landingsbanen-in-belgie-uitgerust-met-satellietnavigatie-dankzij-belgo-control>

De tijdelijke PBN-landingsprocedures in RNP-modus op banen 07L en 07R zijn gepubliceerd in amendement AIRAC 008/2019, verschenen op 18 juli 2019 en effectief vanaf 15 augustus 2019, bevestigd door NOTAM A2574/19 gepubliceerd op 31 juli 2019:

NOTAM A2574/19

From:15 AUG 19 00:00 Till:28 AUG 19 23:59

Text:TRIGGER NOTAM. PERM AIRAC AMDT 008/2019 15 AUG 2019. RNAV1 OVERLAY SID FOR RWY 07L/R, 25L/R

AND RNP APCH RWY 07L/R NEW.

Ten gevolge van de opgelopen vertraging bij het begin van de effectieve werken, werden de procedures niet-beschikbaar verklaard door NOTAM A2694/19 en uitgesteld tot 26 augustus 2019 23u59 (GMT), de werken zijn uiteindelijk pas gestart op dinsdag 27 augustus 2019:

NOTAM A2694/19

From:15 AUG 19 00:00 Till:26 AUG 19 23:59
Text:IAP RNAV (GNSS) RWY 07L AND 07R NOT AVBL

De renovatiewerken werden uiteindelijk uitgevoerd tussen 27 augustus en 16 september 2019. De PBN-procedure werd opgeheven op maandag 16 september 2019 om 10u00 (GMT) door NOTAM A3150/19 en A3151/19.

NOTAM A3150/19

From:16 SEP 19 10:00 Till:09 OCT 19 23:59
Text:IAP RNP RWY 07L NOT AVBL

NOTAM A3151/19

From:16 SEP 19 10:00 Till:09 OCT 19 23:59
Text:IAP RNP RWY 07R NOT AVBL

De procedures werden ingetrokken door het amendement AIRAC 010/2019, gepubliceerd op 12 september 2019 en effectief op 10 oktober 2019, NOTAM A3275/19 bevestigt deze intrekking:

NOTAM A3275/19

From:10 OCT 19 00:00 Till:23 OCT 19 23:59
Text:TRIGGER NOTAM. PERM AIRAC AMDT 010/2019 10 OCT 2019. RNP PROCEDUES RWY 07L AND RWY 07R REMOVED

11. PUBLICATIE VAN RNP-LANDINGSPROCEDURES VOOR DE BANEN 07L EN 07R IN 2020

RNP 07L en RNP 07R: de tijdelijke RNP-satellietlandingsprocedures zijn gepubliceerd geweest voor de duur van de werkzaamheden middels een publicatie in de AIP en verschillende NOTAM, dit principe moest normaal gezien verplicht zijn vanaf 3 december 2020:

NOTAM A1636/20

From:18 JUN 20 00:00 Till:01 JUL 20 23:59
Text:TRIGGER NOTAM. PERM AIRAC AMDT 007/2020 18 JUN 2020. NEW RNP APPROACH PROCEDURES RWY 07L AND RWY 07R.

Deze tijdelijke RNP-procedures werden door de volgende NOTAM ingetrokken:

NOTAM A2131/20

From:14 JUL 20 07:30 Till:PERM
Text:IAP RNP RWY 07L CNL. AIP WILL BE AMENDED ACCORDINGLY

NOTAM A2295/20

From:13 AUG 20 16:00 Till:26 AUG 20 23:59
Text:TRIGGER NOTAM. PERM AIRAC AMDT 009/2020 13 AUG 2020. WITHDRAWAL EBBR RNP RWY 07L.

NOTAM A2507/20

From:23 AUG 20 04:00 Till:PERM

Text:REF AIP BELGIUM AND LUXEMBOURG. SUP 028/2020 CANCELLED

NOTAM A2514/20

From:24 AUG 20 10:00 Till:PERM

Text:IAP RNP RWY 07R CNL. AIP WILL BE AMENDED ACCORDINGLY

NOTAM A2543/20

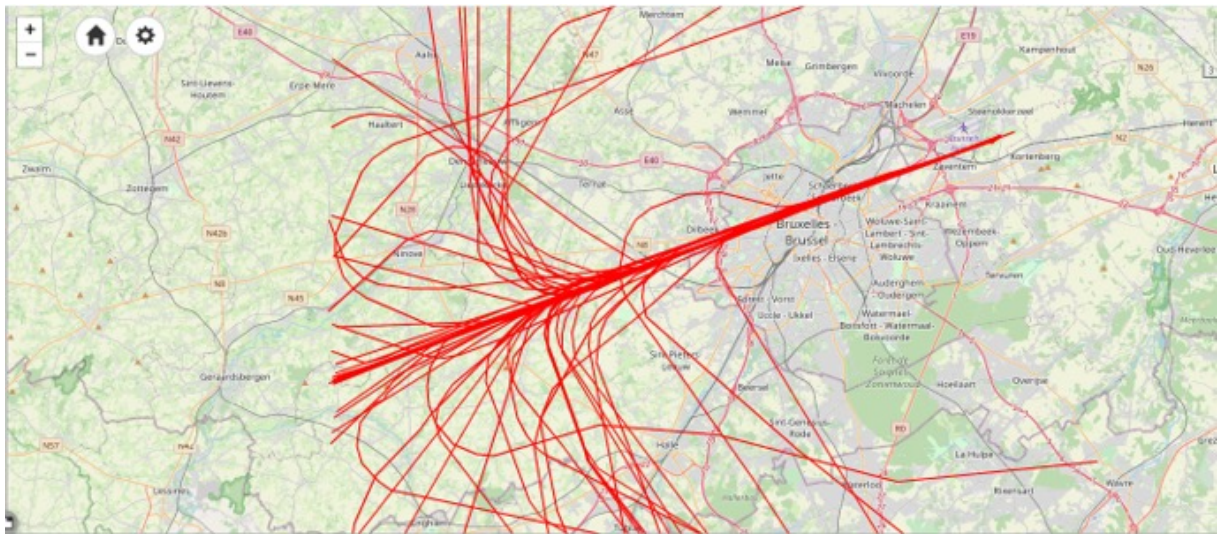
From:10 SEP 20 00:00 Till:23 SEP 20 23:59

Text:TRIGGER NOTAM. PERM AIRAC AMDT 010/2020 10 SEP 2020. RNP RWY 07R WITHDRAWN

De RNP-landingsprocedure richting baan 07L was mogelijk beschikbaar tussen 18 juni 2020 en 14 juli 2020 om 09u30, en werd niet gebruikt in 2020.

De RNP-landingsprocedure richting baan 07R was mogelijk beschikbaar tussen 18 juni 2020 en 24 augustus 2020 om 12u00 en werd gebruikt door 56 vliegtuigen die tijdens de werkzaamheden op baan 07R zijn geland, waaronder 38 in VOR-DME-modus en 18 in RNP-modus op de volgende data en periodes:

- 09.08.2020 tussen 11u22 en 14u15, maar in VOR-DME approach-modus;
- 11.08.2020 tussen 20u50 en 22u24, 11 naderingen in 07R RNP-modus;
- 20.08.2020 tussen 20u14 en 21u02, 7 naderingen in 07R RNP-modus ten gevolge van de onbeschikbaarheid van baan 19 (tijdelijke storing van het ILS).



Radarplots van het geheel aan landingen richting baan 07R gedurende de werkzaamheden in de zomer van 2020



Radarplots van de 18 RNP-landingen richting baan 07R op 11 en 20 augustus 2020

12. VERWARRING IN DE DATA DOOR MINISTER BELLOT

De Federale Minister voor Mobiliteit François Bellot heeft verschillende personen misleid op basis van enkele uitspraken die later vals en leugenachtig bleken. Het is van belang te benadrukken dat de vliegtuigadviseur van ministers Galant en Bellot dezelfde is als die van minister Gilkinet, namelijk Michel Dascotte, en dat bepaalde onjuiste beweringen daarom door raadslid Dascotte hadden moeten worden gecorrigeerd om de minister niet in verlegenheid te brengen:

- 6 juni 2018, in het Federaal Parlement tijdens de Commissie Infrastructuur, antwoordt minister Bellot op een interpellatie «de PBN is wel degelijk geplaatst op baan 07L, sinds de werken van baan 01 die plaatsvonden in de zomer van 2016»;
- 25 maart 2019, schriftelijk antwoord aan diverse burgemeesters «de implementatie van de PBN wordt verplicht en moet gebeuren tegen 3 december 2020»;
- 14 september 2021, reactie aan een omwonende op sociale netwerken «in 2019 heb ik het DGLV opgedragen het project vanuit juridisch oogpunt te analyseren om de PBN op de 07 te plaatsen volgens het juridische besluitvormingsproces dat enkele maanden in beslag neemt. Technisch gezien is alle apparatuur klaar. De genoemde datum was december 2020 volgens een verbintenis van België aan de Europese Commissie en het EASA»;
- 19 december 2020: de FOD Mobiliteit ontkent alle verklaringen van minister Bellot.

13. ANTWOORDEN VAN 19 DECEMBER 2020 VAN DE FOD MOBILITEIT OP DE VRAGEN VAN DE FEDERALE OMBUDSMAN

De Ombudsman heeft de Administratie Mobiliteit en Vervoer op 2 december 2020 ondervraagd en ontving de volgende twee antwoorden op 19 december 2020:

1) Artikel 7 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2018/1048 van de Commissie van 18 juli 2018

Wij hebben uw e-mail van 2 december 2020 ontvangen die onze aandacht trok.

In artikel 7 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2018/1048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van de eisen voor het gebruik van het luchtruim en de operationele procedures met betrekking tot prestatiegebaseerde navigatie is immers bepaald dat voor alle instrumentlandingsbanen die niet worden bediend door precisienaderingsprocedures, uiterlijk op 3 december 2020 een nadering moet worden uitgevoerd die voldoet aan de eisen van het RNP-naderingsvoorschrift.

In hetzelfde artikel 7 van dezelfde verordening is echter een afwijking tot 24 januari 2024 voorzien onder b) voor de luchtvaartterreinen die zijn vermeld in punt 1.2.1 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 716/2014.

2) Instructie van Bellot aan het DGLV over de publicatie van RNP-procedures voor de banen 07L/R op Brussel-Nationaal

Ik verwijs naar uw verzoek van 4 december 2020 waarin u mij vraagt u een kopie te bezorgen van een instructie van de vorige minister van Mobiliteit, de heer Bellot, over de toepassing van het RNP/GNSS-principe op de banen 07L en 07R van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Buiten het kader van uw vraag van 2 december 2020 over de inwerkingtreding van Verordening (EU) nr. 2018/1048 heeft het Directoraat-generaal Luchtvaart blijkbaar nooit een dergelijke ministeriële instructie ontvangen voor de permanente publicatie van de RNP-naderingen op 07L/R op EBBR.

De enige instructie die volgens het Directoraat-generaal Luchtvaart rechtstreeks verband houdt met uw vraag over de banen 07L en 07R, is die van 8 april 2020 om de nodige maatregelen te nemen voor een goed verloop van de werkzaamheden die deze zomer hebben plaatsgevonden aan baan 25R/07L. Een van de voorgestelde acties in dit verband was de tijdelijke publicatie in de AIP van de RNP-naderingsprocedures op 07L/R.



14. DE HUIDIGE DVOR/DME-NADERINGSPROCEDURE VOOR BAAN 07L LEEFT DE WET NIET NA

Het overvliegen van het Koninklijk Kasteel van Laken is compleet verboden:

- **Koninklijk besluit van 11 juni 1954** houdende een verbod op het overvliegen van bepaalde delen van het Rijk: *Het is verboden om over de delen van het grondgebied van het Koninkrijk te vliegen begrensd door een omtrek van 1.500 meter rond de koninklijke kastelen van Laken en Ciergnon (artikel 1). Belgisch Staatsblad van 4 juli 1954, pagina 5.085*

- **Koninklijk besluit van 19 december 2014, artikel 2:**

“De begrenzingen van het vluchtinlichtingengebied van Brussel alsmede deze van de algemene verkeersleidingsgebieden, van de plaatselijke verkeersleidingsgebieden, van de vluchtadviesroutes, de ATS-routes, de luchtvaartterreinverkeersgebieden en de klasse ATS-luchtruimen binnen het luchtruim bepaald in § 1, worden vastgesteld bij beslissing van de Minister of door de directeur-generaal,» en artikel 5 bepaalt dat: «Behalve de verboden gebieden bepaald door de Koning krachtens artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart kunnen er gevaarlijke gebieden en gebieden met beperkingen bestaan. Zij worden bepaald door de directeur-generaal die, volgens het geval, de aard van het gevaar of de bijzondere beperkingen inzake het luchtverkeer omschrijft.”

15. DE HUIDIGE DVOR/DME-NADERINGSPROCEDURE VOOR BAAN 07L KAN 'S NACHTS VERWARRING CREËREN

Behalve de wind aan de grond, de hoogtewind en de visibiliteit, beïnvloedt de geleidingsapparatuur voor naderingen baankeuze. De VOR-naderingen voor baan 07L zijn enkel overdag toegestaan en vereisen een minimale visibiliteit van 3.300 meter (1.800 meter voor baan 07R). Wat betreft de toezichtnaderingen (SRA) richting baan 07L, wordt een visibiliteit van 5.500 meter vereist.

's Nachts, na zonsondergang en voor zonsopgang, schakelt het luchtverkeer op Brussel-Nationaal over van VOR-landingen op baan 07L naar VOR-landingen op baan 07R (VOR APP 07L not be used between sunset and sunrise, this is only valid for the VOR procedure – EBBR TWR Ops Manual).

Deze overgang gebeurt omwille van veiligheidsredenen:

- Overdag vliegt het vliegtuig niet in de as van baan 07L in de finale nadering, maar vliegt richting het VOR-baken dat zich aan het einde van baan 07R bevindt en lijkt zich uit in de finale fase in de as van baan 07L bij uitstekend zicht;
- 's Nachts wordt de veiligheid niet volledig gegarandeerd en vindt de baanverandering plaats om verwarringen en misverstanden te voorkomen;

- 's Nachts is de piloot op lange afstand goed uitgelijnd langs het verlengde van baan 07R in de as van het BUB-baken dat zich bevindt aan het einde van baan 07R, en hierdoor is er geen enkele onderscheppings fout;
- De landingen worden nooit tegelijk in parallel uitgevoerd op de banen 07L en 07R.

Het overvliegen van het Koninklijk Paleis, een persoon heeft gelogen tegen Minister Bellot en heeft geprobeerd (met gedeeltelijk succes) het verbod tot overvliegen te laten verwijderen uit de luchtvaarthandleiding.

Het overvliegen van het Koninklijk Domein van Laken is verboden sinds 1954, of het nu om Ciergnon of Laken gaat, het koninklijk besluit van 11 juni 1954 verbiedt elke overvlucht over het koninklijk domein.

Dit besluit wordt weergegeven in de luchtvaarthandleiding AIP EBP01 genoemd NAAR Europe Belgium Prohibited, no-fly zones in België.

De eerste afwijking van deze besluiten werd gemaakt door het DGLV in december 2012, door het excuus te gebruiken dat PROHIBITED zones moest veranderen in RESTRICTED zones, en die stiekem een nieuwe tekst liet publiceren in de AIP (de AIP hebben geen enkele juridische waarde maar hun inhoud vervangt de tekst van een koninklijk besluit, wat nogal merkwaardig is) die stelt dat voor de koninklijke domeinen EBR01 stelt: "entry prohibited, unless instructed by air traffic control" (met andere woorden, iemand bij het DGLV heeft zelf besloten om een koninklijk besluit te negeren en te beslissen dat het mogelijk was de Koninklijke Domeinen te overvliegen indien de overvlieginstructie kwam van de luchtverkeersleiding van Belgocontrol).

De tweede afwijking gebeurde in 2018 door het DGLV, maar we kunnen identificeren wie achter de rug en zonder toestemming van de minister verantwoordelijk is voor het laten publiceren van een nieuwe versie tekst, die is verschenen en gepubliceerd in de amendementen van de AIP op 01/03/2018, zelfs zonder deze te hebben voorgelegd aan de minister:

"Entry prohibited except on ATS routes", hetgeen wil zeggen dat toekomstige opstijg- of landingsroutes kunnen worden ontworpen en ontwikkeld door systematisch over de Koninklijke Domeinen van Laken en Ciergnon te vliegen.

Toen Minister Bellot zich dit realiseerde heeft hij een NOTAM laten publiceren waardoor de wijziging van de AIP op 01/03/2018 voor het leven wordt geannuleerd. Deze NOTAM is echter nog steeds niet in overeenstemming met het koninklijk besluit van 11 juni 1954 aangezien het de luchtverkeersleider nog steeds toelaat de vliegtuigen boven de Koninklijke Domeinen laat vliegen: "unless instructed by ATC," hoewel het koninklijk besluit geen enkele afwijking toelaat met een totaalverbod zonder uitzonderingen.

NOTAM A0517/18

From:01 MAR 18 00:01 Till:PERM

Text:EBR01 ENTRY PROHIBITED, UNLESS INSTRUCTED BY ATC

Lower limit:GND Upper limit:UNL

Het Kabinet Bellot vraagt zich nog altijd af wie van de administratie achter deze gedeeltelijk geslaagde poging zat om de koning te laten overvliegen, en is des te meer geïrriteerd dat het DGLV een opdracht gaf voor publicatie in de AIP zonder naar de minister te verwijzen, of deze op zijn minst te raadplegen.

Het is duidelijk dat bepaalde mensen bij het DGLV een verborgen agenda hebben die goed past in de politieke geest om laag over de Koninklijke Domeinen te vliegen vanuit Zaventem, terwijl het elementaire veiligheidsprincipe van de koninklijke familie logischerwijs nog steeds vereist dat elk risico op een aanval of vliegtuigongeluk gericht op de koninklijke domeinen vermeden moet worden.

16. DE INTERPRETATIES VAN HET DGLV

Sinds februari 2017 houdt het DGLV elke uitvoering van de publicatie van RNP-procedures voor de banen 07L en 07R van Brussel-Nationaal tegen. Patrick Vanheyste, directeur van de Cel Luchtruim, neemt geen standpunt in en is van mening dat: *“het politieke aspect primeert bij deze publicatie en dat dit een zaak is voor discussie met het kabinet van de minister.”*

De Cel Leefmilieu van het DGLV spreekt zich in februari 2017 uit tegen de implementatie van de RNP-procedures op alle banen. Volgens Morgan Hansenne, belast met milieubeleid bij de DGTA: *“de Cel Leefmilieu heeft bedenkingen omdat het gaat om het creëren van een nieuwe aankomstroute.”* Haar argumentatie baseert zich op *“het Regeerakkoord van 9 oktober 2014, dat in haar artikel 10.3.1 voorziet dat elke procedure voor de creatie en eventuele wijziging van een luchtroute aan de Ministerraad moet worden voorgelegd na ernstige impactstudies (op het gebied van veiligheid, capaciteit en milieu) en na raadpleging van de bevolking.”*

Tot op heden betreffen de ontbrekende publicaties in de AIP enkel banen 07L en 07R van Brussel-Nationaal (EBBR); RNP-publicaties zijn gepubliceerd geweest voor alle burgerlijke en militaire luchthavens van België en Luxemburg, zonder effectbeoordeling of raadpleging van het publiek.



17. DE RAAD VAN STATE OORDEELT IN MEI 2017 DAT DE LUCHTVAARTKUNDIGE PROCEDURES NOCH EEN PLAN NOCH EEN PROGRAMMA ZIJN

De hoogste administratieve rechtbank van België heeft een uitspraak gedaan tegen het DGLV en ondermijnt daarmee de argumenten die worden gebruikt om RNP-publicaties voor de banen 07L en 07R te blokkeren:

- Luchtvaartkundige procedures zijn noch een plan, noch een programma;
- Een Regeerakkoord of akkoord van de Ministerraad heeft geen enkele juridische waarde.

Een ministeriële instructie die het baangebruik, de definitie van windcomponentwaarden of de beschrijving van vertrek- of opstijgprocedures vastlegt, is letterlijk noch een plan noch een programma, maar heeft als enig doel de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren met respect voor de principes van de operationele capaciteit van de luchtvaartsite.

De ministeriële instructies betreffende de werking van de Luchthaven Brussel-Nationaal zijn niet aangenomen door de Wetgevende Kamers of de Koning, en zijn geen wetgevende, regelgevende of administratieve bepalingen. Geen enkele wetgevende, regelgevende of administratieve bepaling vereist dat de federale overheid regels betreffende het baangebruik of de luchtwegen vaststelt.

De Raad van State heeft in mei 2017 geoordeeld dat luchtvaartkundige procedures noch een plan, nog een programma zijn.

Uit een grondige analyse van de parlementaire werkzaamheden voorafgaand aan de goedkeuring van de wet van 13 februari 2006 blijkt dat op geen enkel moment in de parlementaire werkzaamheden melding werd gemaakt van vluchtprocedures en luchtruimbeheer. Dezelfde analyse werd uitgevoerd voor de goedkeuring van het Verdrag van Aarhus en op geen enkel moment werden de vluchtprocedures en het luchtruimgebruik genoemd.

Uit de voorbereidende werkzaamheden voor de wet van 13 februari 2006, die verwijzen naar de adviezen van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, blijkt dat de begrippen “plan” en “programma” worden gebruikt om te verwijzen naar beslissingen “die een geordende opvolging van acties of handelingen bepalen die worden overwogen om een specifiek doel met betrekking tot de kwaliteit van het milieu te bereiken, of die het kader vastleggen waarbinnen de uitvoering van activiteiten op een specifieke locatie kan worden toegestaan,” zoals het geval is voor de federale plannen en programma’s met betrekking tot het energiebeleid.

De ministeriële instructies genomen door de minister bevoegd voor de Luchtvaart zijn instructies die zijn gebaseerd op luchtvaartkundige competenties en niet op basis van milieucompetenties, in overeenstemming met de verdeling van bevoegdheden zoals vastgelegd in de wet van 8 augustus 1980.

Het doel van deze instructies is dan ook niet “milieu” maar “vervoer,” met het oog op een rationele organisatie van het luchtverkeer in het luchtruim, hetgeen de exclusieve verantwoordelijkheid van de federale staat is en blijft. De federale overheid is verantwoordelijk voor het luchtvaartkundige beheer van de Luchthaven Brussel-Nationaal, terwijl de gewesten verantwoordelijk zijn voor het vastleggen van milieunormen om de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer te bestrijden.

Deze ministeriële instructies hebben in de eerste plaats als doel de veiligheid van het luchtverkeer te garanderen door regels en procedures vast te leggen om conflicten en botsingen te vermijden, en de bewegingen van luchtvaartuigen in het luchtruim te regelen.

Op basis van het elementaire principe van het administratief recht dat een administratie niet mag liegen, kon diezelfde administratie niet met twee maten meten en oordelen dat de luchtvaartprocedures enkel voor Brussel-Nationaal een plan of een programma zijn, en oordelen dat ze dit niet zijn voor alle andere burgerlijke en militaire luchthavens van het land (Oostende, Luik, Kortrijk, Charleroi, Melsbroek, Florennes, Chièvres en Beauchevain). Als gevolg hiervan zijn alle landingsprocedures – in het bijzonder – geconverteerd geweest en omgezet naar PBN-satellietgeleidingsprocedures met RNP-naderingen voor alle banen in België behalve alleen de banen 07L en 07R van Brussel-Nationaal.

Deze publicaties van nieuwe RNP-landingsprocedures voor alle banen van België zijn voorgesteld, aangenomen en gevalideerd door het DGLV zonder een beroep te doen op openbare raadplegingsprocedures en impactstudies; deze procedures zijn nieuwe procedures en GEEN herhaling van oude procedures in satellietgeleidingsmodus.

Bijgevolg kan het DGLV de naleving van de wet van 13 februari 2006 niet enkel eisen voor de RNP-landingsprocedures voor de banen 07L en 07R van Brussel-Nationaal, aangezien zij NIET de naleving van dezelfde wetgeving heeft geëist voor de RNP-landingsprocedures voor de banen 25L, 25R, 01 en 19 van Brussel-Nationaal en voor alle andere banen op andere Belgische luchthavens.

Dezelfde administratie moet dezelfde neutrale en onpartijdige houding aannemen bij het onderzoek van alle dossiers die hen worden voorgelegd, en kan zichzelf niet tegenspreken of van positie veranderen afhankelijk van de onderzochte punten. Omdat het DGLV RNP-procedures heeft geïmplementeerd voor alle luchthavens van het land zonder het proces van publieke raadpleging en impactstudies, heeft ze de plicht om correct en consequent dezelfde richtlijn te handhaven voor de toekomstige publicatie van RNP-landingsprocedures voor de banen 07L en 07R op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Tot slot is het de moeite waard om de bewoordingen van de uitspraak van de Raad van State van mei 2017 te herhalen:

“Overwegende dat geen enkele wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling de regering verplicht om regels vast te stellen met betrekking tot het baangebruik en luchtwegen; dat tot 1972 beslissingen op dat gebied uitsluitend werden genomen door de autoriteiten die verantwoordelijk waren voor het beheer van het luchtverkeer en dat de wetgevende context op dit punt niet is gewijzigd; dat hieruit volgt dat de bestreden beslissingen niet onder de wet van 13 februari vallen;”



18. DE RAAD VAN STATE OORDEELT IN MEI 2017 DAT EEN POLITIEK AKKOORD GEEN ENKELE NORMATIEVE WAARDE HEEFT

Het DGLV vergist zich ook door zich te willen schikken naar een politiek akkoord uit een regeringsprogramma, dat geen juridische waarde heeft. De Raad van State is in dezelfde uitspraak van mei 2017 heel duidelijk :

“Overwegende dat de besluiten van de Ministerraad van 19 december 2008 en 26 februari 2010 politieke akkoorden zijn en rehtens geen normatieve waarde hebben; dat het feit dat de staatssecretaris beslissingen neemt die deze politieke akkoorden niet respecteren, zeker de afkeuring of afwijzing van andere leden van de regering kan uitlokken, en tweedracht kan uitlokken die tot een politieke crisis kan leiden, maar dat dit een kwestie van regeringsdiscipline is, die alleen politiek kan worden gesanctioneerd; dat het geven van instructies die deze akkoorden niet respecteren niet betekent dat deze instructies onwettig zijn;”

19. DE INSTRUCTIE ZONDER GEVOLG VAN MINISTER GILKINET

Minister Gilkinet stuurde op 27 juli 2022 een brief over *“Implementatie van tijdelijke instrumentvliegprocedures op Brussel-Nationaal”* naar de voorzitter van het Directiecomité van het FOD Mobiliteit en Vervoer.

Het onderwerp van de brief is nogal merkwaardig, aangezien RNP-procedures geen instrumentvliegprocedures zijn. Ten tweede wordt in de brief gevraagd om het ontwerp van RNP-vliegprocedures voor banen 01 en 07R/L vóór 16 december 2022 te bestuderen.

Deze handeling van «inklaring» zal nooit worden opgevolgd en de inhoud ervan is niet bestudeerd of geïmplementeerd.

20. DE HERINNERINGSBRIEVEN VAN DE FEDERALE OMBUDSMAN

In de overtuiging dat zijn eigen verantwoordelijkheid niet mag worden geschonden en niet willend dat de Belgische Staat wordt veroordeeld, heeft de Federale Ombudsman voor de Luchtvaart verschillende actoren in de luchtvaart- en luchthavenindustrie herinnerd aan hun reglementaire verplichtingen:

- op 25 augustus 2023: kabinetsattaché Dascotte, kabinetsdirectrice Bruynseels, DGLV-directeuren Milis en Ketele, en de vertegenwoordiger van de houder van de exploitatievergunning B.A.C., Feist;
- op donderdag 7 september 2023: de Federale Minister van Mobiliteit, met een herinnering aan de verplichtingen van de Belgische Staat met betrekking tot de publicatie van RNP-procedures, met een

kopie aan de Eerste Minister en alle Viceministers vertegenwoordigd in het Kernkabinet.

21. EEN WAARSCHIJNLIJKE VEROORDELING VAN DE BELGISCHE STAAT

Noch de minister van Mobiliteit, noch de directeur van de DGTA heeft skeyes instructies gegeven voor de publicatie van RNP-procedures voor de banen 07L en 07R te Brussel-Nationaal. Het gevolg is dat België NIET voldoet aan de Europese regelgeving, aangezien niet alle banen RNP-publicaties zullen hebben tegen 25 januari 2024. België zal daarom waarschijnlijk veroordeeld worden door de Europese autoriteiten voor het niet naleven van de Europese regelgeving.

22. CONCLUSIES

Niets belet de publicatie van RNP-procedures voor satellietgeleide landingen op de banen 07L en 07R op Brussel-Nationaal

Alleen een gebrek aan ambitie, politieke moed of de wil om te behagen kan de vertraging verklaren bij de publicatie van de laatste twee ontbrekende RNP-procedures voor de luchthavens in België en Luxemburg.

De eerste permanente RNP-procedures werden op 27 februari 2020 gepubliceerd voor de luchthaven van Antwerpen, zonder impactstudies of raadpleging van het publiek. Vervolgens werden RNP-publicaties gepubliceerd voor alle civiele en militaire luchthavens in België, opnieuw zonder impactstudies of raadpleging van het publiek.

De veiligheid van de luchtvaart en van de bevolking die wordt overvlogen impliceert dat de beste, meest efficiënte en duurzame procedures worden gepubliceerd en gebruikt.

In termen van luchtvaartprocedures is er een enorm verschil tussen conventionele procedures in visuele VOR-modus en de nieuwe RNP-procedures op basis van prestatiegebaseerde navigatie met satellietgeleiding.

De RNP-landingsprocedures voor baan 07L zouden de volgende voordelen bieden:

- (i) Strikte naleving van het verbod om over het Koninklijk Domein van Laken te vliegen (koninklijk besluit van 11 juni 1954);
- (ii) Geen enkel conflict op de grond met opstijgingen, complete onafhankelijkheid van procedures zonder risico;
- (iii) Continue daling in CDO-modus en mode CDO vanaf de finale uitlijning;
- (iv) Onderschepping van de eindas vanaf een hoogte van 3.000 voet;
- (v) Procedure die zowel 's nachts als overdag bruikbaar is zonder enige verwarring;
- (vi) Verbeterde operationele uurcapaciteit van de luchthaven met onafhankelijke operaties;
- (vii) Weinig inwoners in de laatste 8 overvlogen kilometers.

Anderzijds hebben de visuele VOR-landingsprocedures voor baan 07L de momenteel de volgende nadelen:

- (i) Overtreding van het vliegverbod boven het Koninklijk Domein van Laken;
- (ii) Risico op nachtelijke verwarring tussen banen 07L en 07R;
- (iii) Onvermogen om te vliegen in continue daling en doorstart voor de laatste bocht bij Haren;
- (iv) Uitgespreide finale onderschepping vanaf een hoogte van **2.000 voet**;
- (v) Procedure 's nachts onbruikbaar.

Bij gebrek aan een PBN-procedure voor banen 07L en 07R zijn piloten bovendien verplicht om alleen voor landingen op deze twee banen een visuele of afstandsberekeningsprocedure te gebruiken.

Bij slecht zicht leidt dit tot meer gebruik van de minder goed georiënteerde baan 01, vaak met een sterke zijwind.

Deze baan 01 is echter korter en kruist ook baan 07R aan het begin van de baan; kruisende baanconfiguraties moeten vermeden worden.

Conventionele navigatie op basis van grondbakens evolueert naar precisienavigatie.

Dit PBN-precisienavigatiesysteem maakt gebruik van satellietpositionering en geavanceerde boordapparatuur.

Deze technologische vooruitgang verbetert de veiligheid in de lucht aanzienlijk.

De PBN-procedure leidt ook tot een vermindering van het paraffineverbruik en bijgevolg tot een vermindering van de CO₂-uitstoot. Het belang van deze factor moet uiteraard sterk benadrukt worden gezien de huidige urgentie van het probleem van de opwarming van de aarde.

De PBN-procedure maakt het mogelijk om een CDO-landingsprocedure met minder lawaai toe te passen.

De PBN-procedure genereert ook economische voordelen door de verbeterde efficiëntie, door de verminderde vertragingen als gevolg van de betere capaciteit door de optimalisering van landingen en vertrekken buiten het preferentiële PRS-systeem om.

Voor de ICAO is de wereldwijde toepassing van PBN-procedures op alle start- en landingsbanen op elke luchthaven een van haar belangrijkste prioriteiten.

Luchtvaartmaatschappijen, de vereniging van lijnpiloten, luchtverkeersleiders en skeyes zijn unaniem in hun sterkte steun voor deze nieuwe luchtverkeersregels.

23. WETTELIJKE BASIS VAN DEZE BROCHURE

Deze brochure vindt haar oorsprong in het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal.

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

Artikel 2: De Ombudsdienst functioneert onafhankelijk.

Artikel 3: De Ombudsdienst voert zijn opdrachten in alle onafhankelijkheid uit.

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

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





Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
c/o skeyes sites 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