

ONTWERPBESLUIT 17.013 VAN HET COLLEGE VAN OMBUDSMANNEN

CM/T/PHT/NL/2020-03/17.013/27 maart 2020

Betreft : ZWARE VLIEGTUIGEN BOCHT NAAR LINKS 25R

Wij, ondergetekende leden van het College van Luchtvaartombudsmannen: **Philippe TOUWAIDE** - directeur van de Ombudsdienst en Luchtvaartombudsman van de Federale Regering - ; **Juan TORCK** – Adjunct-ombudsman - en **Alexandre de SPIRLET** – Adjunct-ombudsman in de aanwezigheid van mevrouw **Aurélié DUPONT**, **Mona OUNIS** en **Emily DELBAER** die het secretariaat verzorgen; bijeengekomen voor een collegiale vergadering van de luchtvaartombudsmannen op 27 maart 2020, geven het volgende advies in de context van het betreffende dossier en doen deze aanbeveling aan de :

- Minister van Mobiliteit van de Federale Regering
- Directeur-Generaal van de Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer

Gezien de wet van 27 juni 1937 tot herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, met name artikelen 5 §1, 14a en 32;

Gezien het koninklijk besluit van 15 maart 1954 voor de regulering van de luchtvaart, en met name artikelen 2 § 2, 43 § 2 en 44;

Gezien het koninklijk besluit van 15 maart 2002 tot oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal;

Gezien de wet van 28 april 2010;

Gezien de wet van 29 juli 1991 betreffende de formele motivering van administratieve handelingen;

Gezien de wet van 2 augustus 1963 betreffende het gebruik van talen in administratieve aangelegenheden;

Gezien de wet van 18 juli 1966 betreffende de coördinatie van de wetten inzake het gebruik van talen in administratieve aangelegenheden;

Gezien het koninklijk besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures betreffende de invoering van exploitatiebeperkingen op de Luchthaven Brussel-Nationaal, in het bijzonder de artikelen 4 en 9;

Overwegende dat artikel 9 van het koninklijk besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures betreffende de invoering van exploitatiebeperkingen op de Luchthaven Brussel-Nationaal bepaalt dat :

« *De minister of zijn afgevaardigde kan een vergunning voor tijdelijk gebruik afgeven aan de Luchthaven Brussel-Nationaal voor een luchtvaartuig met een laag marge voor conformiteit dat niet kan worden geëxploiteerd onder andere bepalingen van dit besluit.*

Deze vrijstelling is beperkt tot :

1. *luchtvaartuigen waarvan de exploitatie zo uitzonderlijk is dat het onredelijk zou zijn om geen tijdelijke vrijstelling te verlenen;*
2. *luchtvaartuigen die niet-commerciële vluchten uitvoeren voor wijzigingen, reparaties of onderhoudsdoeleinden. »*

Gezien het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van geluidsoverlast op de Luchthaven Brussel-Nationaal; Gezien Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 betreffende de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen op de luchthavens in de Unie, als onderdeel van een evenwichtige aanpak en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG, waarvan hoofdzakelijk artikel 7.1. :

Artikel 7: Informatie betreffende akoestische eigenschappen

1. Beslissingen betreffende geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen zijn gebaseerd op de akoestische eigenschappen van luchtvaartuigen zoals bepaald door de certificatieprocedure in overeenstemming met bijlage 16, deel 1, van het Verdrag van Chicago (zesde editie, maart 2011).

Overwegende dat alleen de akoestische ICAO-certificering in aanmerking moet worden genomen bij nationale geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen; dat deze ICAO-bepalingen verplicht worden gesteld in de Europese regelgeving, en dus ook in de Belgische wetgeving;

Gezien het Arrest van de Raad van State nr. 238.283 van 22 mei 2017: « Overwegende dat het onvermijdelijk is dat de exploitatie van een luchthaven geluidsoverlast voor zijn omgeving veroorzaakt; dat de staat daarom een ruime beoordelingsvrijheid heeft, dat de keuze tussen de concentratie van deze overlast in bepaalde gebieden of hun verspreiding over een groot gebied, de beperking van de openingstijden van de luchthaven, de strikte naleving van de vereisten voor luchtvaartveiligheid, de bescherming van economische belangen die nauw of indirect verband houden met luchtverkeer, zijn allemaal parameters die een rol spelen bij de opportuniteitswaardering van wat het beste is voor de samenleving in een politieke beoordeling. Overwegende dat artikel 23 van de Grondwet het recht op bescherming van een gezond milieu voorziet, verbiedt het overal en ten allen tijde de verstoring van de milieukwaliteit niet, maar vereist het in het algemeen dat hij ervoor zorgt dat het milieu beschermd blijft; dat in het bijzonder wat betreft de lokalisatie van de geluidshinder die onvermijdelijk verband houdt met de exploitatie van een luchthaven, dit artikel de bevoegde autoriteiten de keuze laat om de geluidshinder te concentreren of te verspreiden op de manier die zij het meest conform achten voor het algemeen belang; dat het derhalve de achteruitgang van de situatie in bepaalde gebieden niet verbiedt als deze achteruitgang wordt gecompenseerd door de verbetering van de situatie in andere gebieden » ;

PRESENTATIE VAN HET DOSSIER

De vliegtuigenvloot is de afgelopen jaren aanzienlijk geëvolueerd met de verschijning van zware vliegtuigen met maar 2 reactoren, hoewel deze vliegtuigen aanzienlijke hinder genereren vanwege hun imposante totale opstijggewicht, zonder echter te beschikken over de toewijzing van een specifieke opstijgprocedure in functie van hun gewicht, waardoor ze vluchten over dichtbevolkte gebieden zouden kunnen vermijden.

In de jaren 70 waren alle langeafstandsvliegtuigen voornamelijk uitgerust met 4 reactoren (BOEING 707, DC-8, CONVAIR 880, CONVAIR 990, VICKERS VC10 en VICKERS super VC 10) en een nieuw zeer groot vliegtuig ziet het licht: de BOEING 747. SABENA is het eerste Europese bedrijf dat de Boeing 747 gebruikt voor zijn trans-Atlantische verbindingen.

Tijdens de 7e bijeenkomst van de werkgroep «Geluid» tussen de luchtvaartadministratie, de Regie der Luchtwegen en SABENA op 6 september 1973 wordt er beslist om een nieuwe vertekroute voor zware vliegtuigen te creëren met vluchten over de Brusselse agglomeratie. Deze beslissing werd genomen om de zone «Wemmel-Meise» te ontlasten, in overeenstemming met de nota van 30 augustus 1973 van de Minister van Communicatie.

Op 17 januari 1974 werden de procedures SID LNO 2 en DIEKIRCH 2 gewijzigd met de invoering van een nieuwe afdraaihoogte vanaf 4.000 voet. Op 27 november 1980 worden deze procedures DELTA genoemd.

Het begrip « zware vliegtuigen » bleef dus sinds 1974 ongewijzigd :

«SID DELTA : To be used by four-engine ACFT.»

Technologische ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie en de oliecrisis hebben ertoe geleid dat een aanzienlijk aantal nieuwe zware vliegtuigen voortaan met slechts 3 reactoren (DC-10, LOCKHEED L-1011 Tristar en MD-11) en vervolgens met 2 reactoren (AIRBUS A300, AIRBUS A310, AIRBUS A330, AIRBUS A350, BOEING 767, BOEING 777 en BOEING 787) worden geproduceerd, **ZONDER** dat de definitie van zware vliegtuigen wordt gewijzigd of aangepast in de AIP-publicaties van BELGOCONTROL.

Deze zware vliegtuigen met 2 reactoren en een totaal opstijggewicht (MTOW) van meer dan 136 ton volgen echter geen speciale opstijgprocedure en evenmin een speciale geluidsvriendelijke procedure.

1. Definitie van het begrip « zware vliegtuigen » op Brussel-Nationaal

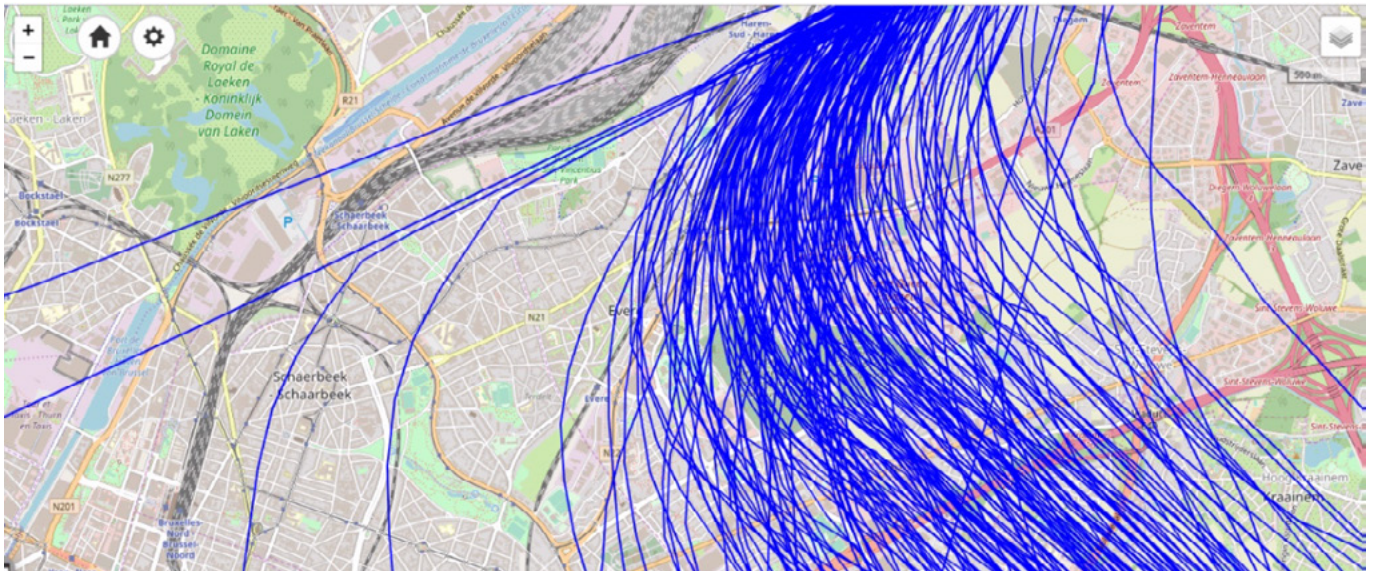
De in de AIP gepubliceerde definitie voor zware vliegtuigen bleef sinds 17 januari 1974 ongewijzigd : **« SID DELTA : To be used by four-engine ACFT. »** Het gaat hierbij enkel over zware vliegtuigen met 4 reactoren.

2. Beschrijving van de opstijgprocedure CHARLIE MET BOCHT NAAR LINKS 25R

De CHARLIE-procedure wordt alleen gebruikt voor opstijgingen 25R overdag tussen 06:00 en 22:59 uur, exclusief voor vliegtuigen op weg naar de bakens in het Zuiden en Oosten, hetzij naar de uitgangspunten LNO, SPI, SOPOK, PITES en ROUSY en vereist een bocht naar links vanaf 1.700 voet.

LNO 5C	Climb straight ahead. At 1700 FT QNH LT to intercept R-287 LNO INBD to LNO.	Cross R-045 HUL at FL60 (FL70 when QNH is below 977 HPA) or above.	AVBL from 0500 to 2159 (0400 to 2059). AVBL for TFC requesting a cruising or initial flight level below FL195. To be used by single, two- and three-engine aircraft.
SPI 5C	Climb straight ahead. At 1700 FT QNH LT to intercept R-287 LNO INBD, intercept R-295 SPI INBD to SPI.	Cross R-045 HUL at FL60 (FL70 when QNH is below 977 HPA) or above.	AVBL from 0500 to 2159 (0400 to 2059). To be used by single, two- and three-engine aircraft. May be used by four-engine aircraft noise certificated according to ICAO Annex 16, Chapter 3/FAR part 36 Stage 3 and whose performances permit to adhere to the SID.
SOPOK 8C	Climb straight ahead. At 1700 FT QNH LT to HUL. After HUL intercept R-287 SPI INBD. When passing BULUX or climbing through FL170 whichever is later, RT direct to SOPOK.	Cross HUL at FL60 (FL70 when QNH is below 977 HPA) or above.	Only AVBL from 0500 to 2159 (0400 to 2059) for DEP RWY 25R and H24 for DEP RWY 25L. ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. To be used by single, two- and three-engine aircraft. May be used by four-engine aircraft noise certificated according to ICAO Annex 16, Chapter 3/FAR part 36 Stage 3 and whose performances permit to adhere to the SID. BULUX - SOPOK is a B-RNAV segment.
PITES 7C	Climb straight ahead. At 1700 FT QNH LT to HUL. After HUL intercept R-287 SPI INBD. When passing REMBA, RT direct to RITAX, DIK, PITES next.	Cross HUL at FL60 (FL70 when QNH is below 977 HPA) or above.	Only AVBL from 0500 to 2159 (0400 to 2059) for DEP RWY 25R and H24 for DEP RWY 25L. ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. To be used by single, two- and three-engine aircraft. May be used by four-engine aircraft noise certificated according to ICAO Annex 16, Chapter 3/FAR Part 36 Stage 3 and whose performances permit to adhere to the SID. CDR 1 - H24 TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 8C - SOPOK - RITAX - DIK - PITES). Only when M150 between DIK and PITES is AVBL (alternative route: SOPOK 8C - SOPOK - ETENO).
ROUSY 7C	Climb straight ahead. At 1700 FT QNH LT to HUL. After HUL intercept R-287 SPI INBD. When passing REMBA, RT direct to RITAX, ROUSY next.	Cross HUL at FL60 (FL70 when QNH is below 977 HPA) or above.	Only AVBL from 0500 to 2159 (0400 to 2059) for DEP RWY 25R and H24 for DEP RWY 25L. ATC climb requirements: see § 3.2.2 below. To be used by single, two- and three-engine aircraft. May be used by four-engine aircraft noise certificated according to ICAO Annex 16, Chapter 3/FAR part 36 Stage 3 and whose performances permit to adhere to the SID. CDR 1 - H24 TEMPO CLSD on ATC instructions due to MIL requirements (alternative route: SOPOK 8C - SOPOK - RITAX - ROUSY). RITAX - ROUSY is a B-RNAV segment.

3. Geschiedenis van de dag-procedure met bocht naar links vanaf 1.700 voet - CHARLIE



Opstijgtraject met bocht naar links 25R die vooral over Evere en Woluwe vliegt

De opstijgprocedure SID CHARLIE met bocht naar links vanaf de hoogte van 1.700 voet werd op 1 augustus 1972 gecreëerd na deerschikking van de luchtvaartprocedures tijdens de ingebruikname van zware vliegtuigen van het type Boeing 747 (de speciale DELTA-procedure dateert van 17 januari 1974).

Terwijl historisch gezien de bocht naar links werd uitgevoerd op 3.000 voet voor straalvliegtuigen, werd deze afdraaihoogte teruggebracht tot 1.700 voet op 1 augustus 1972 en vervolgens verhoogd tot 2.000 voet op 12 oktober 2000, en uiteindelijk weer verlaagd tot 1.700 voet sinds 12 juni 2003 en is sindsdien ongewijzigd gebleven.

Evolutie van de oorspronkelijke opstijghoogte met bocht naar links vanaf baan 25R :

- 1958 tot 15 mei 1972 : propeller op 2.000 voet en straaljager op 3.000 voet
- 1 augustus 1972 tot 11 oktober 2000 : bocht op 1.700 voet
- 12 oktober 2000 tot 11 juni 2003 : bocht op 2.000 voet
- Sinds 12 juni 2003 : bocht op 1.700 voet

Omdat deze procedure gedefinieerd wordt volgens een initiële afdraaihoogte en niet volgens een vast overvliegpunt, observeren we een verdeling van de trajecten van de vliegtuigen die deze procedure volgen in functie van hun uiteenlopende klimprestaties vanwege de totale opstijgmassa, vooral bij zware vliegtuigen met 2 reactoren.

4. Definitie ICAO en FAA van zware vliegtuigen :

De documenten FAA-NJO 7110.525 van 8 april 2010 en ICAO DOC 4444 PANS-ATM klasseren de vliegtuigen om turbulentiaredenen volgens hun gewicht.

De zware vliegtuigen worden gedefinieerd als die met een maximaal opstijggewicht (MTOW) van meer dan 136 ton.

The ICAO wake turbulence category (ITC) is entered in the appropriate single character wake turbulence category indicator in Item 9 of the ICAO mode/ flight plan form and is based on the maximum certificated take-off mass, as follows:

- H (Heavy) aircraft types of 136 000 kg (300 000 lb) or more;
- M (Medium) aircraft types less than 136 000 kg (300 000 lb) and more than 7 000 kg (15 500 /b); and
- L (Light) aircraft types of 7 000 kg (15 500 lb) or less.

5. Gewichtsbeperkingen op Brussel-Nationaal voor bepaalde SID-procedures

Sinds 1 juli 2009 werd een willekeurige gewichtslimiet van 200 ton ingevoerd voor de opstijgingen vanaf baan 19.

Van 6 februari 2014 tot 2 april 2015 werden alle vliegtuigen van meer dan 136 ton verplicht toegewezen op de luchtvaartprocedures SID DELTA of YANKEE en kon de CHARLIE-procedure met bocht naar links niet langer gebruikt worden vanaf een hoogte vanaf 1.700 voet.

6. Het Quota Count systeem op Brussel-Nationaal

De maximaal toegestane hoeveelheid geluid per beweging wordt bepaald voor elk type vliegtuig volgens het akoestisch certificaat van het toestel. Dit betekent dat een vliegtuig met een laag geluidsniveau een laag quotacijfer (Quota Count) krijgt en een luidruchtiger toestel een hogere QC.

Vliegtuigen verboden tijdens de nacht op de Luchthaven Brussel-Nationaal :

- » 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquota van 8,0 en meer

Vliegtuigen 's morgens (van 06:00 tot 07:00 uur) verboden op de Luchthaven Brussel-Nationaal :

- » 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquota van 12,0 en meer

Vliegtuigen overdag (van 07:00 tot 21:00 uur) verboden op de Luchthaven Brussel-Nationaal :

- » 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquota van 48,0 en meer

Vliegtuigen 's avonds (van 21:00 tot 23:00 uur) verboden op de Luchthaven Brussel-Nationaal :

- » 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquota van 24,0 en meer

7. Waarom nemen vliegtuigen op de DELTA-procedure hun bocht slechts op 4.000 voet ?

Baan 25R wordt hoofdzakelijk preferentieel toegewezen voor opstijgingen (**P.R.S. = Preferential Runway System**), maar deze opstijgingen vinden anders plaats door de hoogteverschillen van de bocht die niet identiek zijn :

- **BOCHT NAAR RECHTS CHARLIE OP 700 VOET** : Alle vliegtuigen (lichte, middelzware en zware vliegtuigen) richting de noordelijke en westelijke bakens (ELSIK C, NIK C, HELEN C, DENUT C, KOK C, CIV C-RING) nemen hun bocht op **een hoogte van 700 voet** naar **RECHTS**
- **BOCHT NAAR LINKS CHARLIE OP 1.700 VOET** : Alle vliegtuigen, behalve zware vliegtuigen, richting de zuidelijke en oostelijke bakens (LNO C, SPI C, PITES C, SOPOK C, ROUSY C) nemen hun bocht op **een hoogte van 1.700 voet** naar **LINKS**
- **BOCHT NAAR LINKS DELTA OP 4.000 VOET** : Alle zware vliegtuigen met 4 reactoren richting de zuidelijke en oostelijke bakens (LNO D, SPI D, PITES D, SOPOK D, ROUSY D) nemen hun bocht op **een hoogte van 4.000 voet** naar **LINKS**

Het feit dat de zware vliegtuigen verder en op hogere hoogte hun bocht nemen, **is NIET het gevolg van een technische beperking** maar **een operationele motivatie** :

- *700 voet : minimale hoogte van waaruit opstijgende vliegtuigen in alle veiligheid hun bocht kunnen nemen*
- *1.000 voet : minimale verticale scheidingshoogte op Brussel-Nationaal opgelegd door het DGLV en BELGOCONTROL tussen de opstijgprocedures 25R met bocht naar links en de mogelijke doorstartmanoeuvres van een vliegtuig dat niet kan landen op baan 25R en hierdoor een « GO AROUND » of « MISSED APPROACH » manoeuvre uitvoert, waarbij hij opnieuw opstijgt van baan 25L met bocht naar links op 700 voet en nadien na een grote lus naar links te maken een tweede landingspoging uitvoert op baan 25L*
- *1.700 voet = 700 voet bochthoogte + 1.000 voet veiligheidsscheiding*
- *2.000 voet = bochthoogte naar links die bestond tussen 28/12/2000 en 11/06/2003 ten gevolge van een conflict vanwege een gebrek aan een nauwkeurige definitie van de overshoot-missed approach procedure bij landing op baan 25L*
- *4.000 voet = bochthoogte naar links voor zware vliegtuigen met 4 reactoren die sinds 17/01/1974 bestaat, waardoor een horizontale veiligheidsscheiding mogelijk is met de vliegtuigen die hun bocht naar links nemen op 1.700 voet en waardoor zware vliegtuigen op meer dan 6.000 voet kunnen bewegen bij het naderen van het baken van Huldenberg en de militaire basis van Beauvechain in de richting van de bakens LNO, SPI, SOPOK, PITES en ROUSY*

8. De zware vliegtuigen met 2 reactoren

Elk model van zware vliegtuigen met 2 reactoren bestaat in verschillende varianten, die allemaal verschillen naar gelang het merk en model van motoren, wat de variaties in MTOW en QC in elke soort verklaart, waaronder :

Boeing 767, in dienst gesteld op 8 september 1982 - B763 : 187 MTOW QC 7.2 - B764 : 205 MTOW QC 7.9

Boeing 777, in dienst gesteld op 7 juni 1995, opstijggewicht van 103 ton (ten opzichte van 110 ton voor een Boeing 747-200), dit vliegtuig opereert in vele varianten met zeer variabele MTOW's en QC's, waarvan voornamelijk: B77L : 348 MTOW QC 10.2/10.6/10.7/11.5/11.7 – B77W : 352 MTOW QC 11.9 – B772 : 294 MTOW QC 12.6 – B773 : 352 MTOW QC 11.9

Boeing 787, in dienst gesteld op 15 december 2009, eerste opstijging B788 op Brussel-Nationaal op 10 september 2012 met bocht naar links SOPOK 3 C, vlucht ETH 709 en eerste opstijging B789 op Brussel-Nationaal op 6 november 2016 met bocht naar links SPI 5 C, vlucht ANA 232 – B788 : 228 MTOW QC 2.7 – B789 : 255 MTOW QC 3.7 – B78X : 255 MTOW QC 3.8/3.7 – B789 ; 251 MTOW QC 3.5/2.9

Airbus A300, in dienst gesteld in 1980, de variant B4-600 dateert van april 1994, 153 tot 171 MTOW QC 4.1/6.7

Airbus A330, in dienst gesteld in januari 1994 in versie 200 van 242 MTOW en in mei 1994 onder variant 300 : A333 cargo : 233 MTOW QC 8.0 – A333 PAX : 235 MTOW QC 8.2 – A332 PAX : 242 MTOW QC 11.7/QC 9.1 – A333 PAX : 233 MTOW QC 8.0/QC 12.2 – A332 PAX : 230 MTOW QC 11.2/QC 11.6

Airbus A350-900, in dienst gesteld op 15 januari 2015, 280 MTOW, eerste opstijging op Brussel-Nationaal op 16 juni 2017 met bocht naar links SOPOK 8 C, vlucht QTR194 – A359 : 275 MTOW QC 2.3

9. Waarnemingen in de praktijk en analyse van de inhoud van de klachten :

We merken op dat er ook een aanzienlijk akoestische ongemak wordt veroorzaakt door alle zware vliegtuigen met 2 reactoren die vliegen volgens de opstijgprocedures SID CHARLIE 25R met bocht op 1.700 voet richting de bakens LNO, SPI, PITES, SOPOK en ROUSY .

Het begrip van zware vliegtuigen, zoals momenteel gebruikt wordt voor DELTA-procedures en die sinds 1974 ongewijzigd bleef, komt helemaal niet meer overeen met de technologische ontwikkeling van zware vliegtuigen met 2 of 3 reactoren. Een aanpassing van deze definitie verdient te worden opgenomen in de SID-procedures die in de AIP zijn opgenomen op basis van de FAA- en ICAO-classificatie van vliegtuigen volgens de WAKE TURBULENCE-CATEGORIE.

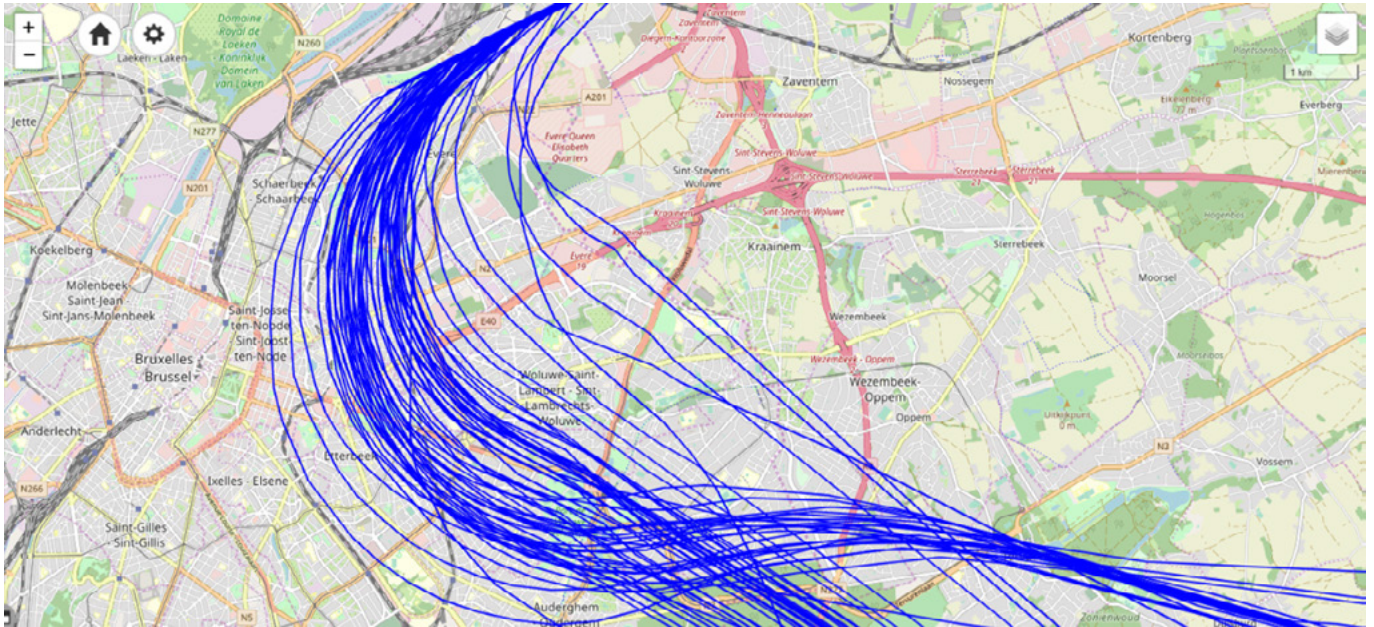
Een correcte definitie van zware vliegtuigen moet overeenkomen met die van vliegtuigen met een maximaal opstijggewicht (MTOW) van meer dan 136 ton. Daarom zouden alle vliegtuigen van meer dan 136 ton niet langer volgens de CHARLIE-procedures moeten vliegen, maar volgens een DELTA- of een andere geluidsvriendelijke procedure waarbij de vluchten over dichtbevolkte gebieden worden vermeden.

Bovendien zouden vliegtuigen van meer dan 136 ton niet vanaf baan 19 mogen opstijgen bij het gecombineerd gebruik in de PRS-tabel; de huidige limiet voor opstijgingen vanaf baan 19 in combinatie met opstijgingen vanaf baan 25R is maximaal 200 ton. Deze limiet moet worden verlaagd tot 136 ton, aangezien baan 19 een groot aantal nadelen heeft ten opzichte van baan 25R voor opstijgingen.

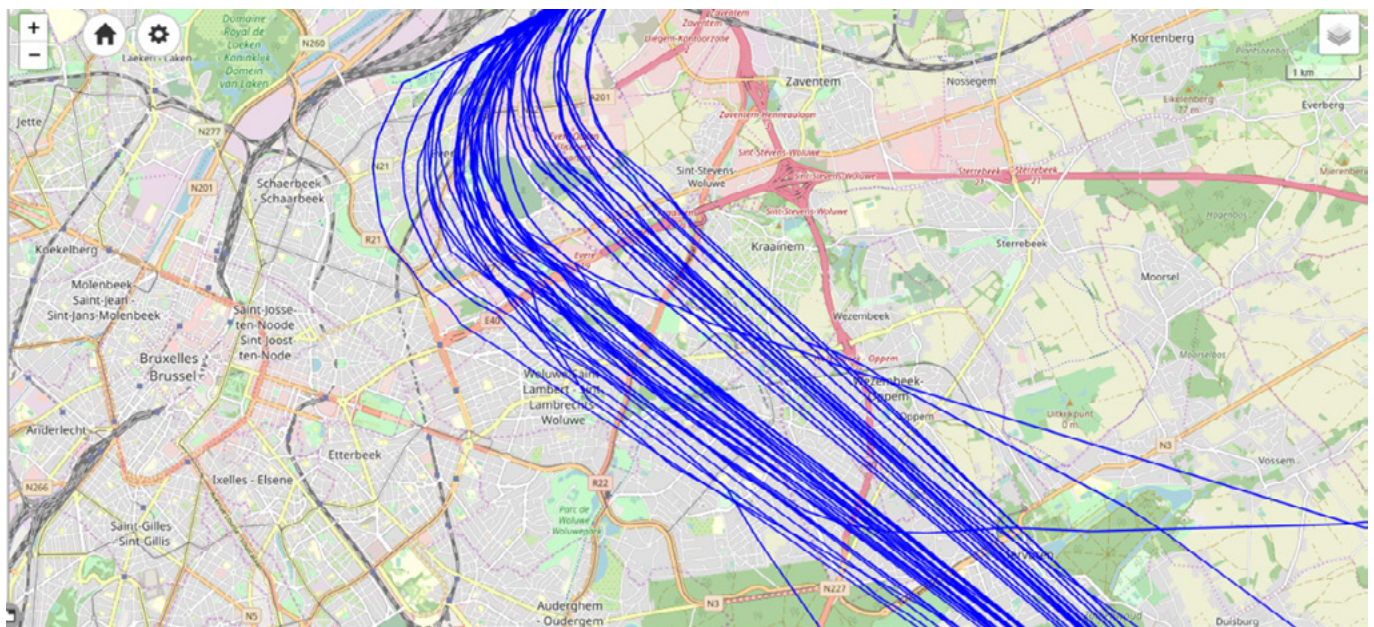
10. De Boeing 787 op Brussel-Nationaal

Uit onze analyses blijkt dat de Boeing 787, meer dan welk ander vliegtuig ook, een zeer groot aantal klachten genereert vanwege zijn brede draaicirkel. Dit vliegtuig lijkt met een hogere snelheid op te stijgen en moet daarom een bocht naar links maken vanaf een hoogte van 1.700 voet, waardoor zijn straal veel groter is dan die van andere vliegtuigen van hetzelfde type.

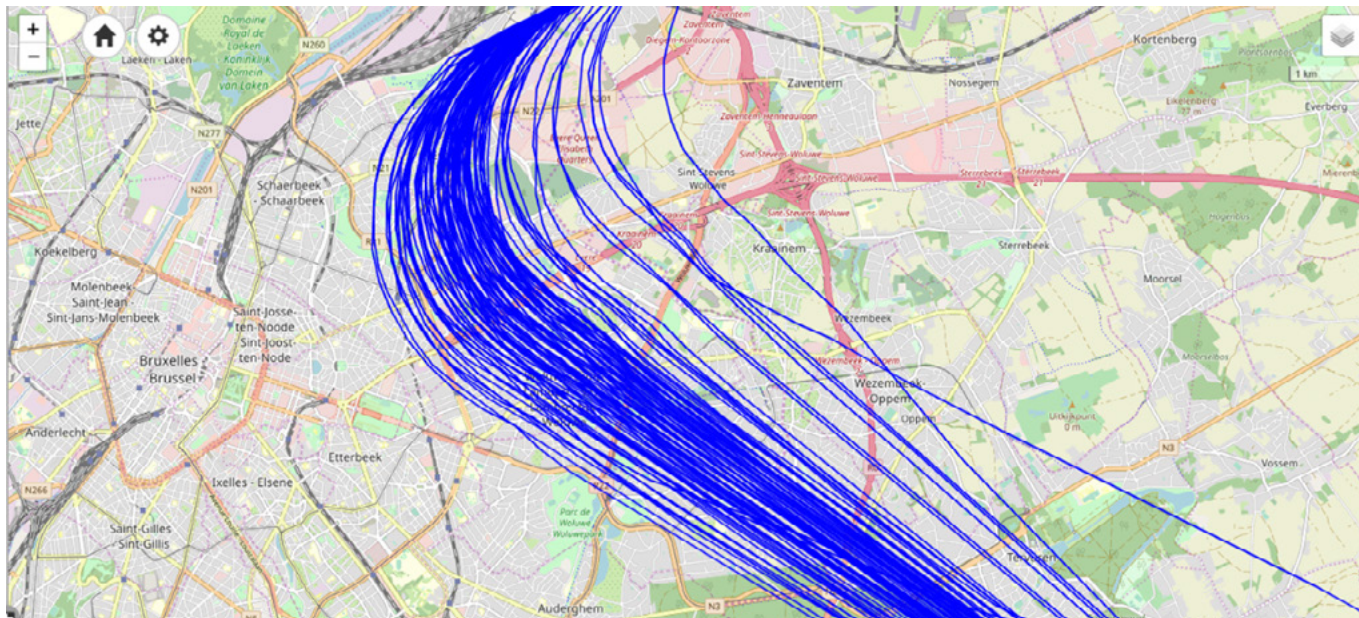
Hoewel de bocht naar links op 1.700 voet niet bepaald wordt door overvliegpunten noch door een corridor, merken we op dat de Boeing 787 het enige vliegtuig is dat tijdens deze procedure regelmatig afwijkt van de overvliegzone en uiteindelijk op een lagere hoogte buiten de zone vliegt, hetzij aan de kant van Meiser, Ardeense Jagers, Jubelpark, Plein, Delta en Watermaal-Bosvoorde.



Opstijgtraject van de Boeing 787 op baan 25R met bocht naar links



Opstijgtraject van de Airbus A330 op baan 25R met bocht naar links



Opstijgtraject van de Boeing B777 op baan 25R met bocht naar links

11. Legale basis

Dit collegiale besluit vindt zijn basis in het **koninklijk besluit van 15 maart 2002** tot oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven van Brussel, alsook in de **wet van 28 april 2010** :

Om deze redenen geeft het College van Luchtvaartombudsmannen unaniem de volgende mening :

- **Artikel 1:** er wordt aanbevolen om de internationale bepalingen met betrekking tot de certificeringsprocedure in bijlage 16 van de ICAO en de definities opgenomen in het ministerieel besluit van 3 mei 2004 inzake het beheer van geluidsoverlast op de Luchthaven van Brussel-Nationaal strikt na te leven.
- **Artikel 2:** er wordt aanbevolen om te voldoen aan de wetgeving inzake de limieten voor de evolutie van vliegtuigen op basis van hun individuele geluidsniveau QC en daarom geen vluchten meer toe te laten van vliegtuigen met een geluidsniveau (QC) hoger dan de toegestane en goedgekeurde nachtlimiet van meer dan 8.0 's nachts op Brussel-Nationaal (tussen 23:00 en 06:00 lokale tijd).
- **Artikel 3 :** er wordt aanbevolen om de definitie van zware vliegtuigen aan te passen naar de definitie die internationaal erkend wordt door de FAA-N JO 7110.525 documenten van 8 april 2010 en ICAO DOC 4444 PANS-ATM die vliegtuigen om turbulentiaredenen naar gewicht classificeren.
- **Artikel 4:** er wordt aanbevolen om aanvullende maatregelen te nemen om de overvlogen bevolking in de ochtend en in de avond te beschermen, bijvoorbeeld door het individuele geluidsniveau (QC) dat bij opstijgingen toegelaten is te beperken en eventueel de opstijgtoelating van vliegtuigen met een QC hoger dan 18.0 alleen tussen 08:00 en 20:00 lokale tijd te beperken, wat een rationeel en aanvaardbaar tijdslot is.
- **Artikel 5 :** er wordt aanbevolen om een nieuwe SID opstijgprocedure voor zware vliegtuigen van meer dan 136 ton te definiëren, waarbij het vliegen over dichtbevolkte gebieden vermeden wordt en prioriteit gegeven wordt aan het vliegen over onbewoonde gebieden zoals apparatuurgebied, industriezones, banen, autosnelwegen, rangeerterreinen en spoorlijnen.
- **Artikel 6 :** er wordt aanbevolen om over te schakelen naar opstijgprocedures op basis van precisienavigatie, door te vliegen over geografische RNAV-punten om zo aangegeven trajectafwijkingen te voorkomen.
- **Artikel 7 :** een expeditie van deze gemotiveerde beslissing van het College van Luchtvaartombudsmannen zal worden doorgestuurd naar de Federale Minister van Mobiliteit, de Directeur-Generaal van de Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Aldus gegeven te Brussel op 27 maart 2020, meent het College van Luchtvaartombudsmannen daarom te hebben gehandeld en beantwoord aan haar wettelijke missies met dit gemotiveerd advies dat haar van alle verantwoordelijkheid ontlaaft.

Door het College van Luchtvaartombudsmannen, ondergetekende :

Philippe TOUWAIDE

Licentiaat in Luchtvaartrecht

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

Juan TORCK

Adjunct-ombudsman

Gedetacheerd door skeyes

Alexandre de SPIRLET

Adjunct-ombudsman

Gedetacheerd door skeyes

Emily DELBAER

Directie Assistente

Gedetacheerd door skeyes

Mona OUNIS

Directie Assistente

Gedetacheerd door skeyes

Aurélie DUPONT

Directie Assistente

Gedetacheerd door skeyes