

**ONTWERPBESLUIT 17.021 VAN HET COLLEGE VAN
LUCHTVAARTOMBUDSMANNEN
CM/T/PHT/NL/2020-08/17.021/10 augustus 2020**

Betreft: Het behoudt van de PBN-publicaties voor de banen 07R/07L

Wij, ondergetekende leden van het College van Luchtvaartombudsmannen: **Philippe TOUWAIDE** - directeur van de Ombudsdienst en luchtvaartombudsman van de Federale Overheid -; **Alexandre de SPIRLET** – Adjunct-ombudsman in de aanwezigheid van mevrouw **Aurélié DUPONT** en **Emily DELBAER** die het secretariaat verzorgen; bijeengekomen voor een collegiale vergadering van de luchtvaartombudsmannen op 10 augustus 2020, geven deze aanbevelingen en alternatieve suggesties voor correctie:

- Minister van Mobiliteit van de Federale Overheid
- Directeur-Generaal van de Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer
- Gedelegeerd bestuurder van de autonome openbare onderneming SKEYES

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 ;

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 artikel 36 van het Koninklijk besluit betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C ;

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 Ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal;

PRESENTATIE VAN HET DOSSIER:

Overwegende dat er RNP-procedures werden gepubliceerd in de AIP's in 2020;

Gezien dat de AIRAC 009/2020 effectief op 13 augustus 2020 de RNP-publicaties schrapt uit de AIP's voor baan 07 LEFT;

Gezien dat de AIRAC 010/2020 effectief op 10 september 2020 de RNP-publicaties schrapt uit de AIP's voor baan 07 RIGHT;

Gezien onze talrijke aanbevelingen met het oog op de publicatie van permanente RNP-procedures voor de banen 07L en 07R, waaronder namelijk de ontwerpbesluiten 17.007 en 17.008 van 9 september 2019, onze brieven 7014-P en 7015-P van 21 maart 2018, 7028-P van 19 september 2018, 7044-P van 27 januari 2019, 7061-P van 15 mei 2019 en onze evaluatie 2019 van 10 oktober 2019 7087-P;

Overwegende dat bij landing baan 07L een beschikbare lengte biedt van 3.638 meter en baan 07R een beschikbare lengte van 3.211 meter en er slechts 2.987 meter beschikbare lengte is voor baan 01 die bovendien hellend is in de richting van de opstijgingen;

Gezien dat er een onbetwistbare klimatologische evolutie wordt vastgesteld met winden afkomstig uit oostelijke en zuidelijke richtingen, terwijl initieel de tegengestelde winden t.o.v. de dominante winden eerder uit de noordelijke tot oostelijke richting kwamen;

Overwegende dat de regel een westenwind blijft, maar dat de uitzondering minder en minder een noordenwind is en meer en meer een oostenwind;

Gezien de banen 07 georiënteerd zijn naar 065° voor baan 07L en 069° voor baan 07R hoewel baan 01 georiënteerd is naar 014°;

Overwegende dat het baangebruik met excessieve componenten wat rugwind en zijwind betreft wordt vermeden;

Gezien de veiligheid van de luchtvaartoperaties primeert boven alle andere overwegingen;

Overwegende dat het onredelijk is een tegennatuurlijk baangebruik te forceren zonder de veiligheidsmarges te verkleinen;

Gezien dat de publicatie van de RNP-procedures als doel heeft om voor alle banen een optimale veiligheid te garanderen van de aeronautische procedures en dat er geen sprake is om de ene of de andere zone te ontlasten noch de ene of de andere zone te overbelasten;

Gezien de RNP-procedures van banen 07 rechtlijnige intercepties mogelijk maken in de as van de baan, zonder bochten, in CDO en vanaf een hoogte van meer dan 3.000 voet in plaats van de procedure VOR-DME die wordt uitgevoerd vanaf 2.000 voet en die een bocht oplegt bij nadering;

Overwegende dat het ***Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1048 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en operationele vluchtprocedures in verband met prestatie gebaseerde navigatie***, de streefdatum van 3 december 2020 vastlegt door haar artikel 7;

OM DE HIERBOVEN UITEENGEZETTE MOTIEVEN VAN HET COLLEGE VAN LUCHTVAARTOMBUDSMANNEN:

- Betreuren wij dat de RNP-procedures 07L en 07R werden geschrapt uit de AIP's zonder enig motief of een pertinente verklaring;
- Stellen wij vast dat de veiligheid van de aeronautische procedures niet optimaal is bij het behoud van de publicatie van de verouderde procedures VOR-DME bij baangebruik 07L en 07R;
- Stellen wij vast dat de ongelijke uitrusting van de banen leidt tot een contraproductief gebruik van de banen met windcomponenten die worden overschreden;
- Stellen wij vast dat de aeronautische procedures noch een plan noch een programma zijn en hierdoor de Wet van 13 februari 2006 niet kan worden opgelegd;
- Stellen wij vast dat de RNP-procedures werden gepubliceerd in de AIP's voor alle banen van alle luchthavens van België (behalve banen 07 van Brussel-Nationaal) zonder enige impactstudie noch een openbare raadpleging, en dat vanuit het basisprincipe van het Bestuursrecht volgens dewelke het Bestuur niet kan liegen noch een discriminerende houding kan aannemen, het noodzakelijk is om alle publicaties voor alle banen van de Luchthaven van Brussel-Nationaal op een identieke wijze en volgens een gelijkwaardige besluitvormingsproces te behandelen;
- Houdt staande dat de bereidheid van Ombudsmannen is om prioriteit te geven aan de RNP-procedures en dat deze op dezelfde manier wordt toegepast op alle banen van Brussel-Nationaal, uitsluitend bedoeld om een optimale veiligheid te garanderen en dat er geen sprake is van overdrachten of compensatie van verkeer met een andere baan. Ons objectief is en blijft de veiligheid;
- Stellen wij vast dat België mogelijk een inbreuk zou kunnen maken indien de UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2018/10148 van de Commissie van 18 juli 2018 tot vaststelling van eisen voor het gebruik van het luchtruim en operationele vluchtprocedures in verband met prestatie gebaseerde navigatie, niet wordt toegepast voor 3 december 2020;
- Betreuren wij in het algemeen het gebrek aan initiatief van de overheden die niet voor ogen hebben om vluchtprocedures op te leggen die gebaseerd zijn op technologische ontwikkelingen en op satellietnavigatie (RNP-PBN concept)

Aldus gegeven in Brussel op 10 augustus 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 ontheft.

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

Alexandre de SPIRLET

Ombudsman
Gedetacheerd door SKEYES

Emily DELBAER

Directie Assistente
Gedetacheerd door SKEYES

Aurélie DUPONT

Directie Assistente
Gedetacheerd door SKEYES

INFO