



Informatiebrief van de Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

Om onze publicatie te verkrijgen:  
Ombudsdienst voor de Luchthaven  
Brussel-Nationaal  
Directoraat-Generaal Luchtvaart  
Communicatiecentrum Noord  
Vooruitgangstraat, 80 <sup>Bus 5</sup>  
1030 Brussel  
☎ 02.206.32.32  
☎ 02.206.32.30  
✉ mediation.airport@mobilite.fgov.be  
www.airportmediation.be

**Nr.3** December 2002

## Gebruik van de banen

Verscheidene klachten of vragen om inlichtingen zijn het gevolg van de wijzigingen in het gebruik van de pistes ; de buurtbewoners zijn verwonderd om van tijd tot tijd de vliegtuigen op "ongewone" plaatsen te zien overvliegen.

De richting en de sterkte van de wind spelen een zeer voorname rol bij het gebruik van de vluchtprocedures van een luchthaven. Omdat zowel de vertrekken als de landingen tegen de windrichting in gebeuren, beïnvloeden de klimatologische omstandigheden de te gebruiken piste maar ook welke luchtcorridor er dient gebruikt te worden.

De geluidshinder die men waarneemt op de grond varieert zeer sterk en is afhankelijk van een aantal factoren : de buitentemperatuur, de luchtdruk, de bewolking, de luchtvochtigheid, de windrichting en de windkracht maar ook van het vliegtuigtype, de kracht van de motoren en het maximum gewicht bij het vertrek.

Omdat een luchtcorridor niet zo precies afgebakend is zoals bijvoorbeeld een autosnelweg afgebakend is met een berm, overvliegen de vliegtuigen nooit exact dezelfde plaatsen van de gemeentes die gelegen zijn rondom een luchthaven.

Zoals bijvoorbeeld de baan 02/20 die de diagonale piste Noord/Zuid van de luchthaven Brussel-Nationaal is, zij wordt ook de "02" genoemd (georiënteerd 020° van het Zuiden naar het Noorden) of in omgekeerde richting "20" (georiënteerd 200° van het Noorden naar het Zuiden). Het gebeurt dat deze piste dient gebruikt

te worden bij lange periodes van mooi weer maar ook bij noordenwind tengevolge van een anticycloon van polaire oorsprong.

De statistieken met betrekking tot de overheersende winden in België hebben de noodzaak aangetoond om een noord-zuidbaan aan te leggen. De baan 02/20 dateert van de tweede wereldoorlog, toen alle gemeentes die aan de luchthaven grensden hoofdzakelijk slechts dorpen zonder woonwijken waren. De overvlogen wijken in het verlengde van de baan 02/20 hebben zich op het einde van de jaren '50 ontwikkeld, lang voor de uitbreiding van de luchthaven en de invoering van de nachtvluchten.

Volgens de op de luchthaven Brussel-Nationaal van kracht zijnde luchtvaartreglementering, kan de baan 02 pas in dienst worden gesteld in uitzonderlijke situaties die verband houden met ofwel de weersomstandigheden ofwel het niet beschikbaar zijn van de andere banen wegen werkzaamheden.

De baan 02 mag worden gebruikt wanneer het in de noord of noordoostelijke sector op de grond harder waait dan 28 kilometer/uur van opzij (15 kt. zijwind) of 15 kilometer/uur wind van achter ( 8 kt. wind van achter) OF wanneer de andere mogelijkheden voor het landen of het opstijgen niet beschikbaar zijn wegens weersomstandigheden ofwel wegens het niet beschikbaar zijn van de andere banen wegen werkzaamheden.

De reglementaire teksten (A.I.P – Aeronautical Information Publication) omschrijven de maximale waarden voor het gebruik van de parallelle

banen 25 en stipuleren dat :” indien de wind de waarden overschrijdt van 15 en 8 kt., zal een baan die beter georiënteerd is tegen de wind gebruikt worden. Desalniettemin zullen de banen 07-rechts en 07-links niet gebruikt worden voor de landingen en zal de baan 25-links niet gebruikt worden voor de vertrekken” (AIP AMDT 11/2002 AD 2-EBBR 10.5.2 Preferential Runway System point c).

Dit verklaart waarom, zowel overdag als 's nachts, het luchtverkeer soms omgeleid kan worden naar de alternatieve pistes i.p.v. de klassieke pistes 25. Deze keuze voor de andere pistes (02, 07 of 20) is volledig gerechtvaardigd en conform met de heersende reglementaire bepalingen.

**Philippe TOUWAIDE,**  
**Ombudsman voor de**  
**Luchthaven**  
**en gans zijn team van de**  
**Ombudsdienst voor de**  
**Luchthaven Brussel-**  
**Nationaal**  
**wensen u**

**prettige feestdagen**  
**en een**  
**voorspoedig en een**  
**gelukkig 2003.**



# Het systeem van de geluidsquota op de luchthaven Brussel-Nationaal

Het verbieden van bepaalde categorieën van lawaaierige vliegtuigen kan de geluidshinder aanzienlijk doen afnemen. Daarom heeft de regering een reglement uitgewerkt dat vanaf 1 juli 2001 toestellen verbiedt die bij het landen of opstijgen te Zaventem bepaalde geluidsgrenzen overschrijden.

Het doel van een quotum per beweging bestaat erin de geluidspieken te verminderen. In 2000 lag het individuele geluidsniveau van de vliegtuigen die de luchthaven Brussel-Nationaal 's nachts aandeden hoger dan 50 QC.

Het ministerieel besluit van 26 oktober 2000, dat in het Belgisch Staatsblad van 17 november werd bekendgemaakt, keurt het reglement van BIAC goed betreffende de invoering van een systeem van geluidsquota tijdens de nacht en bepaalt de maximale hoeveelheid geluid die 's nachts is toegelaten op de luchthaven Brussel-Nationaal.

De toegelaten maximale geluidshoeveelheid per beweging wordt voor elk vliegtuigtype bepaald volgens het geluidscertificaat van het toestel. Dit betekent dat een vliegtuig dat weinig lawaai maakt een laag quotacijfer (Quota Count) krijgt en een lawaaierig toestel een hoger QC.

Vliegtuigen met een individueel QC cijfer hoger dan 20, mogen sinds 1 juli 2001 niet langer 's nachts (van 23 tot 06 uur lokale tijd) vliegen. Sinds 1 juli 2002 werd het vliegverbod uitgebreid tot vliegtuigen met een QC van meer dan 16, en vanaf 1 januari 2003 zullen nachtvluchten met vliegtuigen met een QC van meer dan 12 verboden worden.

Het streefdoel van een QC van 12 voor elk opstijgend vliegtuig vanaf 1 januari 2003 impliceert dat bepaalde vliegtuigtypes die zijn uitgerust met verouderde technologie of waarvan de massa bij het opstijgen het gemiddelde ruimschoots overstijgt niet langer zijn toegelaten.

Voor wat betreft de vermindering van de gecertificeerde vliegtuigen, ook "hushkits" genoemd, zullen vanaf 30 juni 2003 al deze types van vliegtuigen 's nachts verboden worden om nog te vliegen. Niettemin dienen de enkele vliegtuigen van dit type, die

na 1 januari 2003 nog mogen vliegen, zich strikt aan het systeem van de maximale geluidnormen te houden en dienen ze een geluidsquotum te hebben dat lager ligt dan 12. Niettemin heeft het voornaamste koerierbedrijf erin toegestemd om zijn Boeings 727 "hushkits" vervroegd terug te trekken op 15 maart 2003.

Dergelijke dwingende maatregelen kunnen slechts op twee manieren worden nageleefd:

- in de meeste gevallen (Boeing 727 met hushkits) zal de operator zijn vloot moeten vernieuwen, wat reeds gedaan werd door de meeste maatschappijen die vanaf Brussel-Nationaal opereren
- in het geval van enkele recente vliegtuigen met grote vrachtcapaciteit (Boeing 747 en DC-10), zullen de operatoren kleinere vliegtuigen moeten gebruiken of hun uurregelingen moeten aanpassen

**Verboden sinds 1 juli 2001:  
Vliegtuigen met een geluidsquota van 20 en meer**

Boeing 747 (200-300-400) = 5 vliegtuigen per nacht  
DC 10 – 10 = 1 vliegtuig per nacht  
Tristar L1011 = 1 vliegtuig per nacht

DC 8 hushkit = 1 vliegtuig per nacht  
**Verboden sinds 1 juli 2002  
Vliegtuigen met een geluidsquota Van 16 en meer**

Bepaalde Boeings 727 hushkit = 5 vliegtuigen per nacht  
DC 10 – 30 = 3 vliegtuigen per nacht

**Verboden op 1 januari 2003  
Geluidsquota van 12 en meer**

Boeing 727 hushkit  
Airbus 300 (bepaalde modellen)  
**Toegelaten en gebruikte vliegtuigen door de vracht en koerierbedrijven op 1 januari 2003**

- Boeing 757, 100 ton, individueel geluidsquotum van 3 geluidseenheden Q.C.
- Airbus A.300, 165 ton, individueel geluidsquotum van 11 geluidseenheden Q.C.
- MD-11, 285 ton, individueel geluidsquotum van 11 geluidseenheden Q.C.
- DC 8-73 met vernieuwde motoren, 160 ton, individueel geluidsquotum van 8 geluidseenheden Q.C.
- Boeing 737, 65 ton, individueel geluidsquotum van 2 geluidseenheden Q.C.

## Nachtelijke observaties van de Ombudsman

Sedert zijn indiensttreding heeft Philippe TOUWAIDE, Ombudsman voor de Nationale Luchthaven Brussel-Nationaal, reeds meer dan 35 nachten onder de luchtcorridors doorgebracht om zich te vergewissen van de toestand aangaande de vertrekkende vliegtuigen en dit in al de aanpalende gemeentes die gesitueerd zijn rondom de luchthaven Brussel-Nationaal.

Om een doeltreffend en een efficiënt beleid te kunnen voeren, om te kunnen beantwoorden aan de klachten en de talrijke vragen om informatie, om zich een juist beeld te kunnen vormen van de situatie van de buurtbewoners die rondom de luchthaven wonen is het aangewezen dat een Ombudsman zich 's nachts op het "terrein" begeeft. Gedurende deze nachten heeft de Ombudsman een aantal nuttige gegevens verzameld die

zeer belangrijk zijn in de behandeling van het dossier van de nachtvluchten: o.a. het observeren van de vertrekkende, het uitvoeren van indicatieve geluidsmetingen, welke gemeentes overvlogen werden, het bestuderen van de procedures, welke types van vliegtuigen er 's nachts vlogen en vooral welke de redenen waren van de klachten van de omwonenden en van de gemeentes.

Gedurende bepaalde nachten was de Ombudsman vergezeld door de Minister van Vervoer en Mobiliteit, Isabelle Durant, maar ook door de burgemeesters van Grimbergen, Machelen en Vilvoorde of door een groot aantal vertegenwoordigers van buurtverenigingen.