



# DE VOORMALIGE OPSTIJGPROCEDURE VANUIT DE BANEN 07L/R “LEUVEN WEST”



**REF: 7427-P**

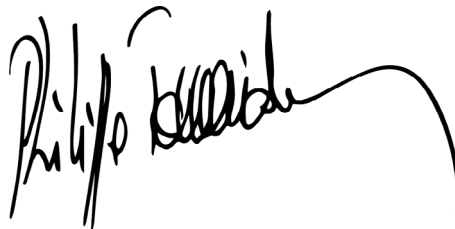
Deze analyse heeft tot doel op neutrale en objectieve wijze de voormalige opstijgprocedure “Leuven West” richting het oosten vanuit de banen 07L/R te presenteren, gebaseerd op een aanzienlijke historische documentatie

Analyse geschreven door  
Philippe TOUWAIDE

*Deze analyse heeft tot doel op neutrale en objectieve wijze de voormalige opstijgprocedure “Leuven West” richting het oosten vanuit de banen 07L/R te presenteren, gebaseerd op een aanzienlijke historische documentatie die aantoont dat de procedures evolueerden en werden aangepast met talrijke wijzigingen tussen 1956 en 2014. Het geschil tussen de keuze van opstijgprocedures voor de banen 07L/R volgens de beschrijving “Leuven Rechtdoor” of “Leuven West” is te verklaren door verschillende politieke beslissingen met betrekking tot de windnormen en het geplande baangebruik.*

**Deze procedure bestaat niet meer en is niet meer gepubliceerd.**

Woensdag 25 december 2024

A handwritten signature in black ink, reading 'Philippe Touwaide', with a long, sweeping flourish extending to the right.

**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 - FOD Mobiliteit en Vervoer

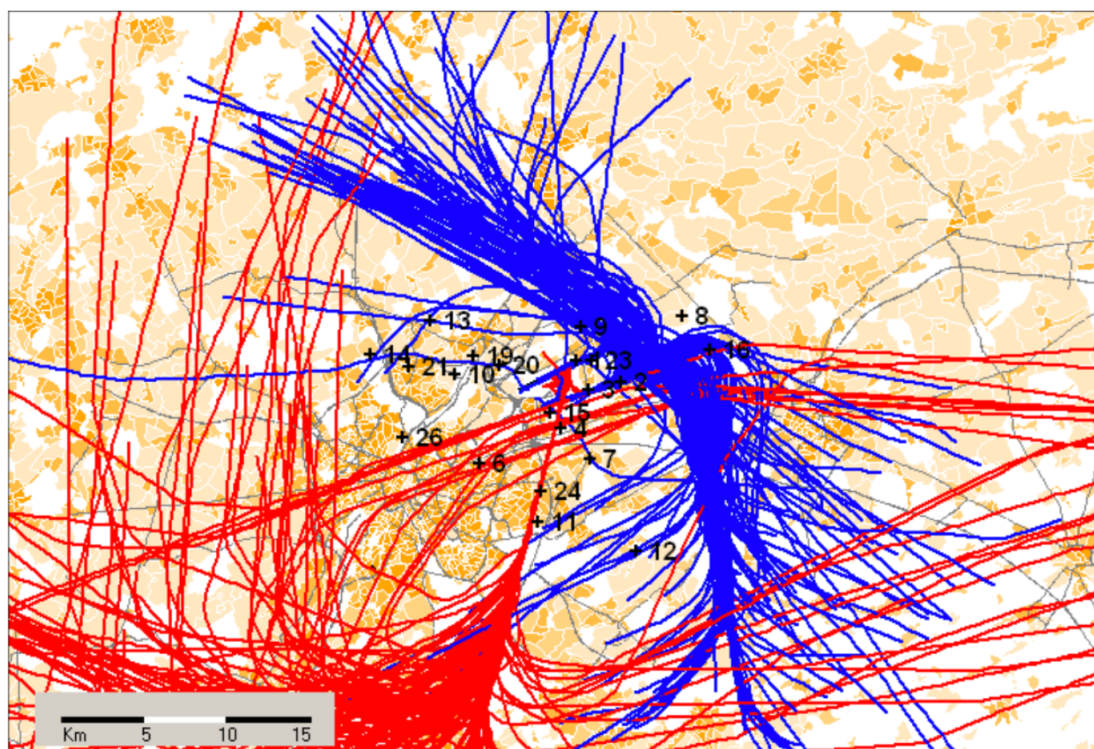
# 1. HISTORIEK VAN DE OPSTIJGPROCEDURES VANUIT DE BANEN 07L EN 07R

De opstijgprocedures van de banen 08L/08R, 07L/07R geworden, zijn identiek gebleven van circa 1956 tot 18 april 1972:

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

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

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



*Radarplots van landingen op baan 01 (in het rood) en opstijgingen vanuit baan 07R (in het blauw) met een bocht op 1.700 voet richting Leuven West*

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

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

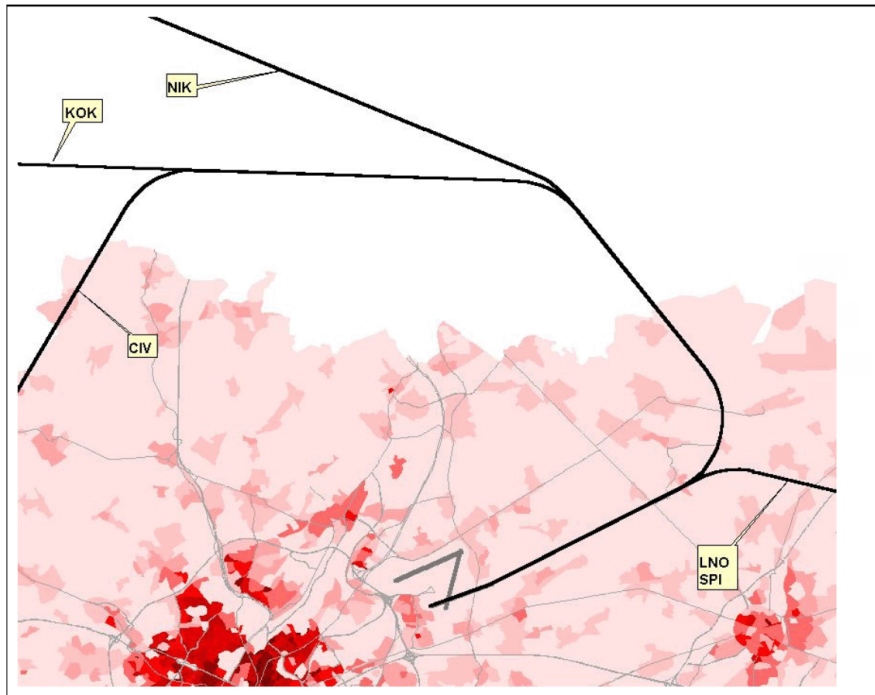
Die nieuwe specifieke nachtprocedures (A.A.C.) werden – potentieel – in gebruik genomen tussen 26 december 2002 en 22 maart 2004, het ging meer bepaald om volgende procedures:

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

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

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

	BUL1K	NUL1K	CIV1K	NIK1K	Total
<b>Dec-02</b>	6	0	5	6	17
<b>Jan-03</b>	22	8	13	3	46
<b>Feb-03</b>	2	0	1	0	3
<b>Apr-03</b>	5	1	8	0	14
<b>Aug-03</b>	10	0	1	1	12
<b>Oct-03</b>	9	2	4	1	16
<b>Nov-03</b>	1	0	0	0	1
<b>Total</b>	55	11	32	11	109



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

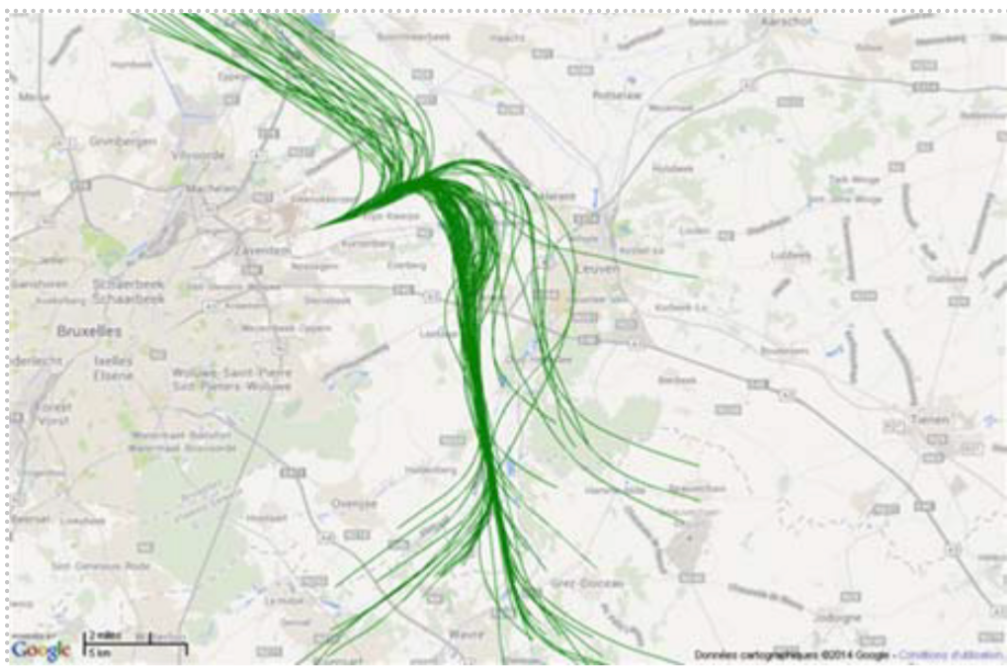
## 2. GEPLAND BAANGEBRUIK VOOR DE BANEN 07L/R IN HET KADER VAN HET SPREIDINGSPLAN

Van 1956 tot 22 maart 2004 werden de banen 07L/R ENKEL in gebruik genomen wanneer de windcomponentwaarden voor de banen 25R/L werden overschreden of wanneer de banen 25R/L onbeschikbaar waren, met een windcomponentwaarde zonder windstoten van 6 en vervolgens 8 knopen met een evenwichtige verdeling van de overvluchten.

De verlaging van de windcomponentwaarden (10, daarna 8, daarna 7, daarna 5 knopen) voor het gebruik van de banen 25R/L van 8 naar 5 knopen, en de inwerkinstelling van een tijdschema dat het gebruik van bepaalde banen oplegt vanaf 22 maart 2004 (Spreidingsplan van Anciaux) hebben een grote invloed gehad op een stelselmatig en meer frequent gebruik van de banen 07L/R:

- In het kader van het Spreidingsplan van Minister Anciaux, in gebruik genomen tussen 22 maart 2004 en 2 februari 2009, werden de banen 07L/R **VERPLICHT** in gebruik genomen (op voorwaarde dat de weersomstandigheden het gebruik ervan toelieten) voor alle opstijgingen gedurende **3 halve nachten** per week in combinatie met landingen op baan 19, oftewel:
  - o Nacht van dinsdag tussen 03u00 en 06u00 voor alle opstijgingen;
  - o Nacht van donderdag tussen 03u00 en 06u00 voor alle opstijgingen;
  - o Nacht van zaterdag tussen 03u00 en 06u00 voor alle opstijgingen.

Bovendien werden de vluchten richting het CIV-baken overgezet van de bocht naar links via het noorden op de bocht naar rechts via het oosten, hetgeen leidde tot een concentratie van 70% van de opstijgingen over Leuven West gedurende 3 halve nachten per week. Hierdoor werd de eerdere homogene en evenwichtige 50/50-verdeling, die historisch bestond tussen de opstijgingen vanuit banen 07 met een bocht naar links (50%) of naar rechts (50%), verbroken.



*Radarplots van opstijgingen vanuit baan 07R met een bocht op 1.700 voet "Leuven West"*

### 3. ONTSTAAN VAN EEN NIEUWE PROCEDURE "LEUVEN RECHTDOOR"

De opstijgprocedures voor de banen 07L/R "Leuven West" werden niet meer gepubliceerd in de AIP tussen 6 maart 2014 en 31 maart 2016, en zijn overigens nooit meer gebruikt sinds 6 maart 2014.

Deze "Leuven West"-procedures werden opnieuw gepubliceerd in het AIP-supplement van 31 maart 2016 met de aanduiding W vanuit baan 07L en Y vanuit baan 07R.

Na de in gebreke gestelde uitspraken van 7 en 11 mei 2015 heeft de minister van Mobiliteit Galant op 23 juni 2015 een ministeriële instructie uitgevaardigd om de vertrekprocedures "Leuven West" voor de bestaande banen 07L en 07R te herstellen vóór 6 maart 2014. Dit betekent in de praktijk de afschaffing van de procedures J en H.

Na de nieuwe uitspraak van 6 april 2016 worden de huidige "Leuven Rechtdoor"-procedures in gebruik gehouden door de NOTAM die de "Leuven West"-procedures opschort te verlengen.

## 4. OPEENVOLGENDE OPSCHORTINGEN PER NOTAM GEDURENDE 6 MAANDEN

Sindsdien worden de opstijgprocedures voor de banen 07L/R “Leuven West”, hoewel gepubliceerd, elke 6 maanden opgeschort door een NOTAM en worden ze sinds 31 maart 2016 niet meer gebruikt. Enkel de procedures “Leuven Rechtdoor” zijn geactiveerd bij het gebruik van de banen 07L/R, in afwijking van het preferentiële banensysteem 25R/L.

Enkele voorbeelden van NOTAM’s die de procedure “Leuven West” opschorten:

### **NOTAM A0004/17**

*From:02 JAN 17 09:45 Till:30 JUN 17 23:59 EST*

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

### **NOTAM A0005/17**

*From:02 JAN 17 09:48 Till:30 JUN 17 23:59 EST*

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

### **NOTAM A1958/18**

*From:02 JUL 18 12:47 Till:15 JAN 19 12:00 EST*

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

### **NOTAM A1960/18**

*From:02 JUL 18 12:57 Till:15 JAN 19 12:00 EST*

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

Minister Gilkinet heeft op 15 januari 2021 instructie gegeven om de opschorting van de procedure “Leuven West” per NOTAM voort te zetten.



# 5. LIJST VAN NOTAM'S TOT OPSCHORTING

A2048-49/16 van 01 juli 2016 tot 30 september 2016

A2853-54/16 van 27 september 2016 tot 31 december 2016

A0004-05/17 van 2 januari 2017 tot 30 juni 2017

A1718-19/17 van 23 juni 2017 tot 31 december 2017

A1763-64/17 van 26 juni 2017 tot 30 juni 2017

A1765-66/17 van 26 juni 2017 tot 31 december 2017

A4050-51-52/17 van 31 december 2017 tot 15 januari 2018

A0118-9/18 van 15 januari 2018 tot 15 juli 2018

A1958-60/18 van 2 juli 2018 tot 15 januari 2019

A0104-05/19 van 16 januari 2019 tot 15 juli 2019

A2449-50/19 van 15 juli 2019 tot 16 december 2019

A2479-80/19 van 18 juli 2019 tot 15 januari 2020

A0068-69/20 van 14 januari 2020 tot 15 juli 2020

A2047-48/20 van 14 juli 2020 tot 15 januari 2021

A0208/21 van 15 januari 2021 tot 15 juli 2021

A2910/21 van 12 juli 2021 tot 15 januari 2022

A0025/22 van 6 januari 2022 tot 15 juli 2022

En de laatste:

NOTAM A0649/22 van 9 maart 2022:

NOTAM A0025/22 CANCELLED, TEXT : INFORMATION INCORPORED IN AMDT 002/2022 24 FEB 2022



## 6. OPSCHORTING DOOR AIC

Nota van skeyes van 11 mei 2022:

*“De inhoud van de NOTAM’s is opgenomen in een AIP-supplement (het supplement AIC Aeronautical Information Circular n° 009/2022 gepubliceerd op 10 februari 2022 en van kracht sinds 24 februari 2022) om te voldoen aan Uitvoeringsverordening 2020/469 van de Commissie van 14 februari 2020 (de opschorting van procedures op lange termijn moet in de AIP worden opgenomen en niet door NOTAM worden gepubliceerd).*

*Het AIP-supplement wordt gepubliceerd zonder vaste einddatum en kan worden geannuleerd bij elke AIRAC-cyclus of door NOTAM met voldoende kennisgeving om deze procedures weer in gebruik te nemen (briefing voor luchtverkeersleiders, systeemupdates, ...).*

*De Minister werd op de hoogte gesteld en heeft zijn akkoord gegeven voor de AIP hierboven.”*

## 7. OPSCHORTING BUITEN DE AIP

Alle SID-procedures “Leuven West” voor de banen 07L/R met aanduiding Y en W zijn niet meer gepubliceerd in het AIRAC-supplement (Airport Information Regulation And Control) AMDT 009/2023 van 24 augustus 2023, effectief op 5 oktober 2023 tijdens de overgang naar RNAV-navigatie. Er bestaat dus geen enkele procedure “Leuven West” voor de banen 07L/R meer sinds 5 oktober 2023.

## 8. TERMIJN VOOR DE HERPUBLICATIE VAN EEN NIEUWE PROCEDURE

In de nota van 21 december 2016, geadresseerd aan Minister Galant, schat Belgocontrol (daarna skeyes geworden) in dat er 60 weken nodig zijn om studies en acties uit te voeren voordat nieuwe procedures kunnen worden gepubliceerd.





**Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal**  
Vooruitgangstraat 56 te 1210 BRUSSEL

**VERANTWOORDELIJKE UITGEVER**

Philippe TOUWAIDE

Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal