

HERSTABILISATIE VAN HET Vliegverkeer op DE PARALLELE BANEN 25, DE BESTE VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL



REF: 7484-P

De duurzaamheid van de Luchthaven Brussel-Nationaal zal enkel
competitief zijn met een regelmatig gebruik van de banen 25, de
langste en best uitgeruste

Analyse geschreven door
Philippe TOUWAIDE

Als men de beste, minst nadelige exploitatie van het luchtverkeer op de Luchthaven Brussel-Nationaal wil garanderen, dan moet men ernaar streven om het merendeel van de landingen en opstijgingen terug te brengen naar de parallelle en onafhankelijke banen 25R/L; de banen op basis waarvan iedereen in de buurt van Zaventem is komen wonen.

De huidige onnauwkeurigheid van de windnormen, de voortdurende baanwissels, het gebruik van kortere banen of banen in single runway-modus, verminderen drastisch de operationele uurcapaciteit van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Als de Luchthaven Brussel-Nationaal competitief wil blijven, een hubfunctie zonder vertragingen wil mogelijk maken, aansluitingen zonder vertragingen wil verzekeren, dan moeten de federale en regionale overheden erkennen dat alleen het gebruik van de banen 25 Right en Left toelaat om een doelstelling van regelmaat in het verkeer te bereiken.

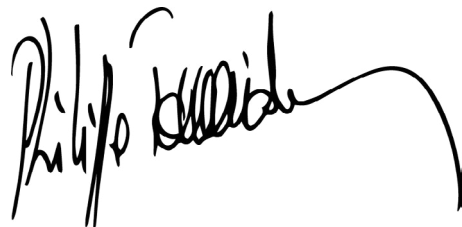
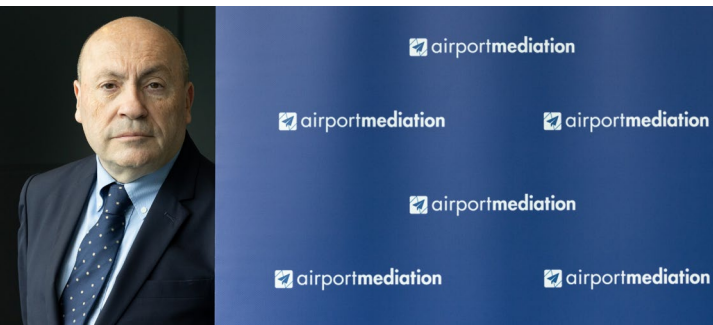
De banen 25R/L moeten opnieuw de regel worden, de andere banen 01, 07 en 19 de uitzondering bij sterke en aanhoudende wind uit het noorden, oosten en zuiden.

Bij het landen overvliegen vliegtuigen richting de banen 25R/L een niet-verstedelijkt gebied dat als “non aedificandi” is aangeduid, en in de finale fase landbouwzones en akkers. Bij het opstijgen is baan 25R de enige operationele configuratie die een eerlijke en dus evenwichtige procentuele verdeling biedt tussen het aantal vliegtuigen dat naar rechts draait volgens 4 verschillende procedures (NIK, HELEN, DENUT en CIV) en degenen die naar links draaien volgens 5 procedures die zijn geconcentreerd tot in Tervuren (LNO, SPI, PITES, ROUSY en SOPOK).

Men moet ophouden om voor het minste of geringste van baan te wisselen, om banen te gebruiken die minder goed uitgerust en minder veilig zijn voor een zuchtje wind. Het is tijd om terug te keren naar rust, door gebruik te maken van de langste, onafhankelijke, best uitgeruste en meest veilige banen.

Alleen het gebruik van de banen 25 biedt een eerlijke verdeling bij het opstijgen, en de landingen op de banen 25 overvliegen geen enkele dichtbevolkte zone.

Maandag 2 februari 2026



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. DE VOORDELEN VAN DE BANEN 25R/L

a. Lengte van de banen

- Baan 25 RIGHT: 3.638 meter
- Baan 25 LEFT: 3.210 meter
- Baan 01/19: 2.987 meter

b. ILS-systeem

- Baan 25 RIGHT: CAT III B
- Baan 25 LEFT: CAT III B
- Baan 01: CAT I

c. Landing met weinig visibiliteit

Categorie	Decision Height (DH)	RVR-limiet
Categorie I	meer dan 200 voet	550 m of 1.800 voet
Categorie II	minder dan 200 voet	350 m of 1.200 voet
Categorie IIIa	minder dan 100 voet	200 m of 700 voet
Categorie IIIb	minder dan 50 voet	50 m of 150 voet
Categorie IIIc	geen	geen visibiliteit

d. Onafhankelijke operaties

- Banen 25R/L: parallelle en onafhankelijke banen zonder kruisingen;
- Banen 01/19: afhankelijke banen die baan 25L kruisen.

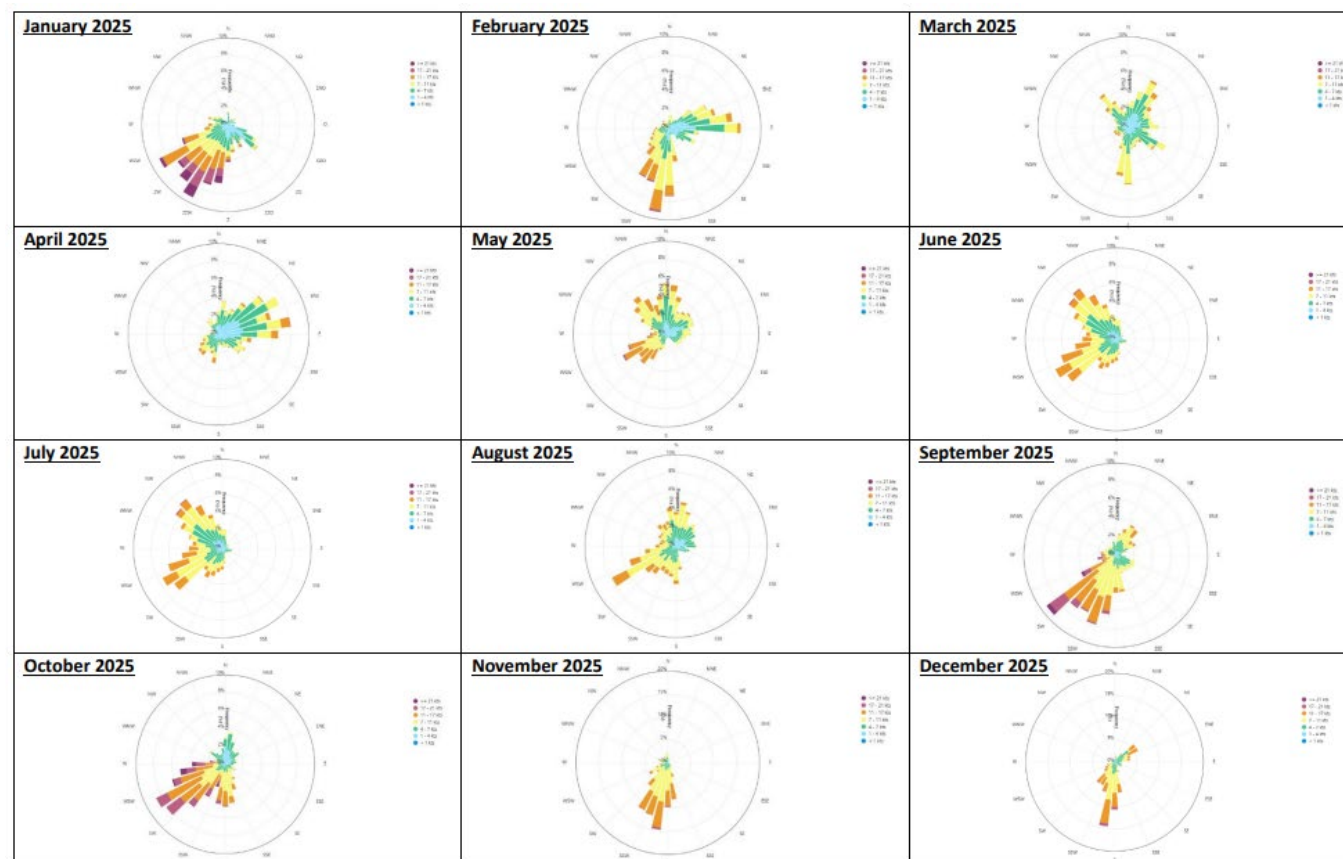
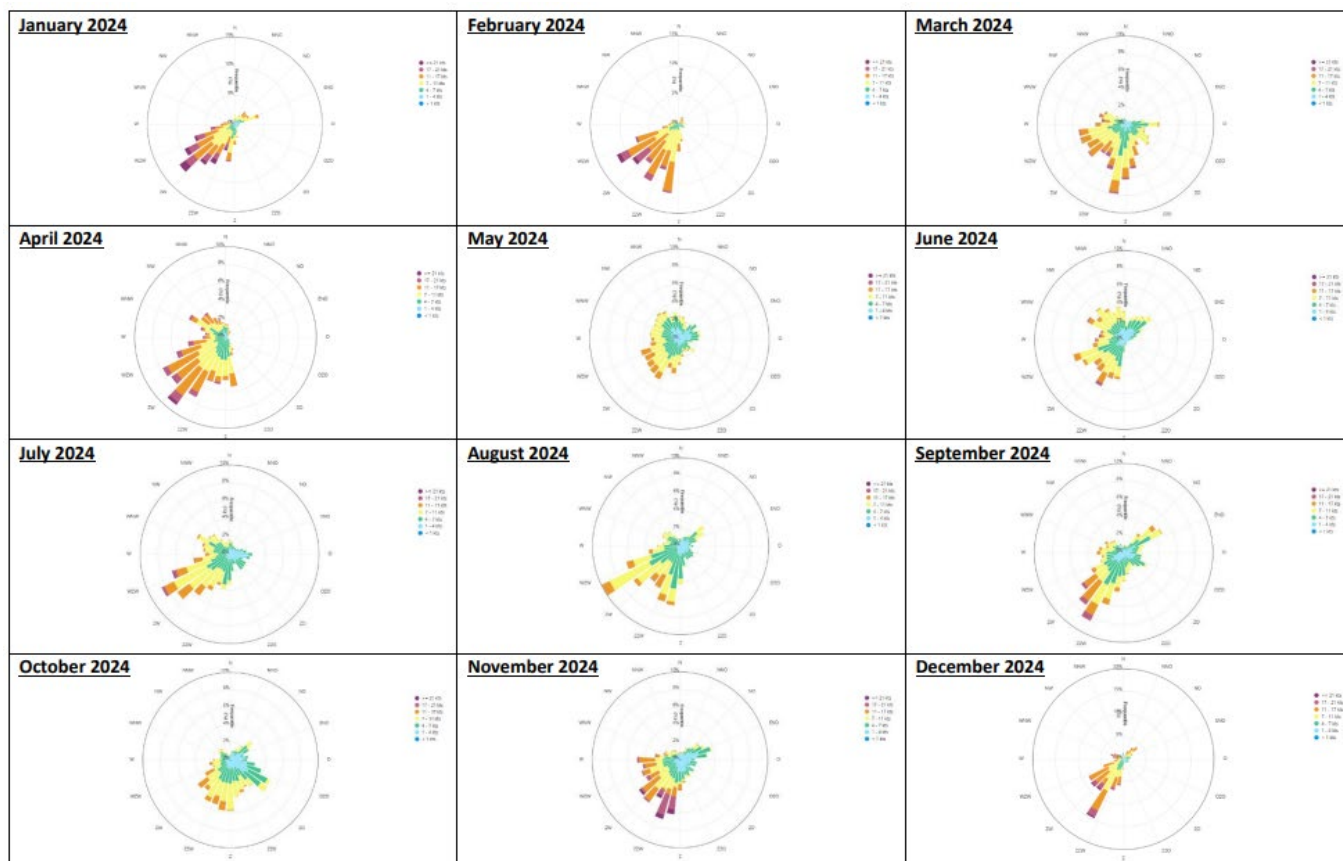
e. Operationele uurcapaciteit

Runway Configuration		Declared IFR Capacity (movements/hour)		
Departures	Arrivals	Only Departures	Only Arrivals	Mixed Fleet
01	01	38	33	40
07L, 07R	01	34	27	54
07R	-	34	-	34
19	19	38	33	39
19,25R	25R	35	34	45
25R	25L,25R	41	68	75
25R	25R	41	34	41
-	07L	-	32	32
-	25L	-	34	34

f. Overvlogen zones bij de eindnadering

- Baan 25R: velden en landbouwgronden
- Baan 25L: velden en landbouwgronden
- Baan 01: verstedelijkte gebieden
- Banen 07: verstedelijkte gebieden
- Baan 19: verstedelijkte gebieden

g. Dominante winden



Herstabilisatie van het vliegverkeer op de parallelle banen 25, de beste van de Luchthaven Brussel-Nationaal — REF: 7484-P

h. Geluidsbeperking

Alleen de banen 01, 07 en 19 voldoen aan de ICAO-definitie van de aanbeveling voor een maximale windsnelheid van 5 knopen.

De banen 25R/L zijn niet preferentieel om geluidshinder te beperken, maar wel om de vereiste operationele capaciteit van het verkeer per uur te waarborgen.

De ICAO-aanbeveling van maximaal 5 knopen is dus helemaal niet van toepassing op de preferentiële capaciteitsbanen 25R/L.

De ICAO-aanbeveling is een advies, het is dus noch een norm, noch een absolute waarde die zou moeten worden opgelegd.

i. Afwezigheid van verstoringen tussen het verkeer

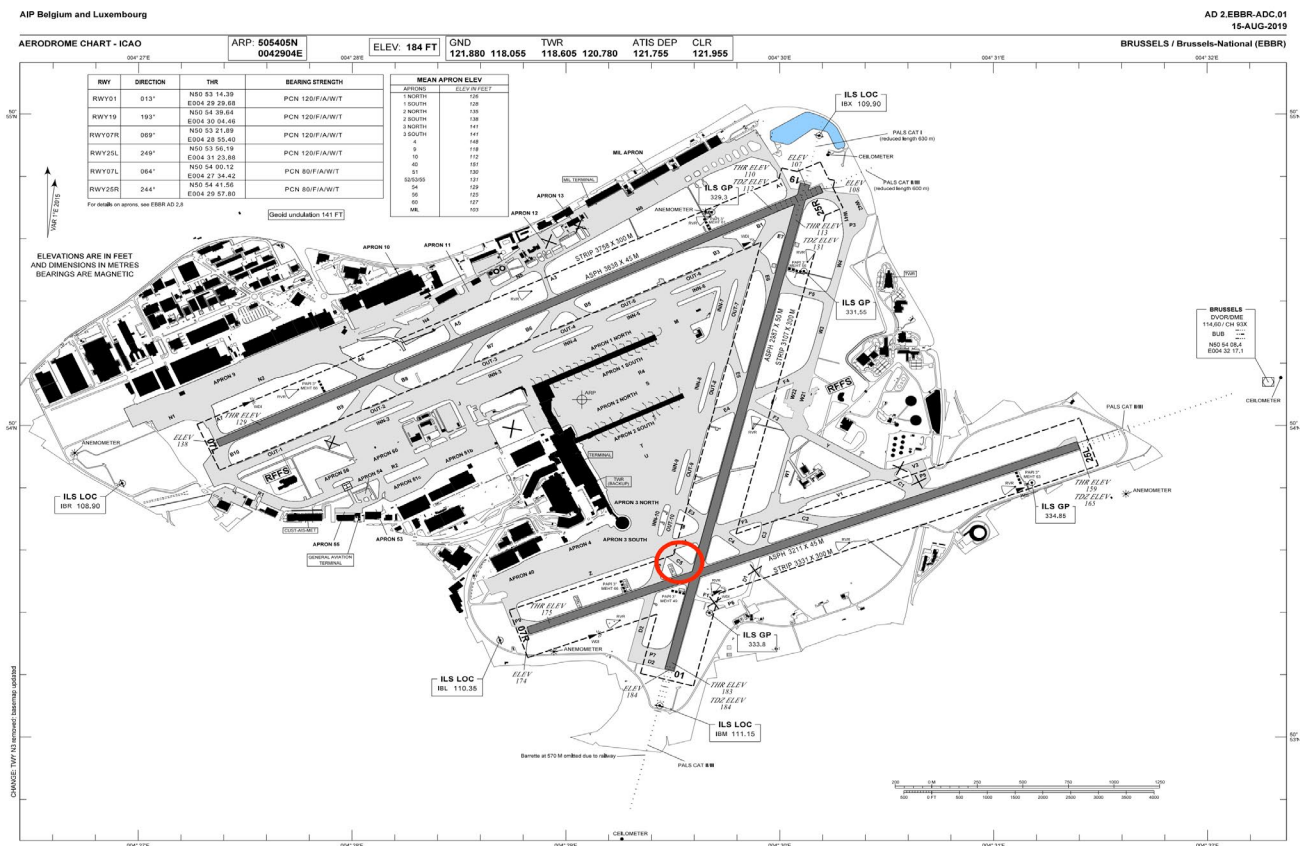
Bij het gebruik van de banen 25R/L zijn de verkeersstromen gescheiden, onafhankelijk en parallel. Een opstijging vanaf baan 25R kan plaatsvinden terwijl er een landing gebeurt op baan 25L.

Daarentegen zal een opstijging vanaf baan 07R in een alternatieve baanconfiguratie pas toestemming krijgen om op te stijgen zodra de landing op baan 01 de kruising C.5 tussen de banen 01 en 07R is gepasseerd.

In een configuratie met één enkele baan (01, 07 of 19) krijgt elk vliegtuig pas toestemming om zich op de baan te positioneren en vervolgens op te stijgen nadat het toestel dat net geland is de actieve baan volledig heeft verlaten.

23-07-2025, 09:05

opennav.com/diagrams/EBBR.svg



Herstabilisatie van het vliegverkeer op de parallelle banen 25, de beste van de Luchthaven Brussel-Nationaal — REF: 7484-P

2. ANDERE KENMERKEN VAN DE BANEN 25R OF 25L

- Baan 25R ligt het dichtst bij de luchthaventerminals en vermindert daardoor aanzienlijk de taxitijd van vliegtuigen op de grond;
- Baan 25R is als enige uitgerust met talrijke hogesnelheidsuitritten voor vliegtuigen, waardoor een snelle vrijmaking van de baan mogelijk is;
- De banen 25R en 25L beschikken over veiligheidszones aan het einde van de baan;
- De banen 25R en 25L veroorzaken geen conflicten en geen kruisingen van banen;
- Bij opstijgingen vanaf baan 25R is de verdeling van het verkeer 50/50 tussen de vertrekkende naar het noorden via Diegem en Neder-over-Heembeek, en die via Diegem, Haren, Evere richting Woluwe; het is dus de enige startbaan die een eerlijke verdeling biedt (op de andere banen is het telkens 30% naar het noorden tegenover 70% naar het zuidoosten);
- Alleen de banen 25R/L zijn georiënteerd in de richting van de dominante winden die op Luchthaven Brussel-Nationaal worden gemeten, welke voornamelijk uit het westen komen.



3. DE WINDNORMEN CORRECT DEFINIËREN OM HET GEBRUIK VAN DE BANEN 25R/L TE STABILISEREN

Het gebruik van de banen 25R/L moet gestabiliseerd worden door een correcte definitie van de windnormen, de waarden van de windcomponenten en de windstoten, zoals beschreven in de juiste, gemotiveerde en wettige instructie van 17 juli 2013:

- Alleen de instructies van 15 maart 2012, 21 juni 2012 en 17 juli 2013 zijn niet geannuleerd of door de Hoven en Rechtbanken onwettig verklaard;
- De instructie van 16 december 2013, die onwettig en foutief werd bevonden, is nog steeds niet ingetrokken;
- De berekening die in acht genomen moet worden, is uitsluitend de windcomponent vertrekkend van de banen 25R/L;
- De baanwijziging mag alleen plaatsvinden als de waarden van de windcomponenten daadwerkelijk, en dus effectief, worden overschreden op de banen 25R/L;
- De meteorologische metingen moeten in real time gebeuren, op basis van de metingen en observaties van de anemometers die geïnstalleerd zijn in de nabijheid van de verschillende banen van Luchthaven Brussel-Nationaal;
- De baanwijzigingen mogen niet gebeuren op basis van voorspellingen of inschattingen van het weer;
- De weersgegevens moeten zeer regelmatig worden gecontroleerd;
- De voorafgaande termijn voor een wijziging van banen moet redelijk zijn en mag geen 6 uur op voorhand bedragen;
- De procedure voor een baanwijziging en aanpassing van de oriëntatie van de verkeersstromen neemt effectief minstens 30 minuten in beslag;
- De terugkeer naar het preferentiële capaciteitssysteem 25R/L moet onmiddellijk gebeuren zodra de wind langdurig afneemt.



4. WAT BETREFT DE METHODOLOGIE VOOR HET BEREKENEN VAN DE WIND, DE WINDSTOTEN EN DE COMPONENTEN

- Het is de windcomponent die bepaalt welke baan wordt gebruikt;
- De limiet van de windcomponent op baan 25R moet worden bereikt, maar niet overschreden; de referentiebaan is uitsluitend baan 25R;
- Een kleine, onmiddellijke windstoot van minder dan 5 knopen mag niet worden opgeteld bij de gemiddelde windsnelheid;
- Er is enige verwarring vastgesteld op de Luchthaven Brussel-Nationaal tussen gemiddelde windsnelheid en maximale windsnelheid, waarbij de maximale snelheid vaak slechts 2 tot 3 knopen hoger ligt dan een gemiddelde snelheid onder 7 knopen; maar een verschil van 2 tot 3 knopen is wel degelijk een kleine windstoot die niet in de eindberekening mag worden mee opgenomen;
- Elke wind die permanent boven 10 knopen waait, is een wind die in stoten waait;
- In 2003 bedroeg de norm voor de windcomponent om niet langer op baan 25R te opereren 10 knopen inclusief windstoten, waardoor kon worden gevlogen tot 9,99 knopen gemiddelde snelheid met kleine windstoten van maximaal 4,99 knopen; dus potentieel 14,98 knopen met kleine windstoten. Deze norm 10 + 5 werd gevraagd door alle Belgische luchtvaartmaatschappijen, met instemming van piloten en verenigingen, en gevalideerd door het DGLV en door skeyes;
- In 2013 bedroeg de norm voor de windcomponent om niet langer op baan 25R te opereren 7 knopen inclusief windstoten, waardoor kon worden gevlogen tot 6,99 knopen gemiddelde snelheid met kleine windstoten van maximaal 4,99 knopen; dus potentieel 11,98 knopen met kleine windstoten;
- Het is moeilijk te geloven dat de norm 7 + 5 van 2013 zo gevaarlijk zou zijn en een bedreiging voor de veiligheid van het luchtverkeer zou vormen, terwijl de norm 10 + 5 van 2003 nooit enige betwisting heeft uitgelokt;
- Er zal nooit worden gevlogen tot 12 knopen constante wind, aangezien elke wind boven 10 knopen een wind is die in stoten waait en een wijziging van banen veroorzaakt;
- De F.A.A. heeft een maximale component voor gemiddelde rugwindsnelheid vastgesteld op maximaal 10 knopen constante wind; de norm van 7 knopen ligt onder deze limiet van de F.A.A.;
- De meerderheid van de commerciële vliegtuigen is door de fabrikanten gecertificeerd om te kunnen vliegen met een rugwindcomponent van 15 knopen constante gemiddelde snelheid.

5. CONCLUSIES

- De banen 25R/L zijn zonder twijfel de beste banen van de Luchthaven Brussel-Nationaal;
- De volledige verstedelijking rond de Luchthaven Brussel-Nationaal sinds 1958 is gerealiseerd op basis van een hoofdzakelijk gebruik van de banen 25R/L;
- De eindnaderingscorridor naar de banen 25R/L is onbebouwd en onbewoond;
- De banen 25R/L veroorzaken zeer weinig hinder bij landingen;
- Het heroriënteren van het verkeer naar de banen 25R/L voorkomt het overvliegen van verstedelijkte zones zoals bij landingen op de banen 01, 07 en 19;
- Alleen de opstijgingen vanaf baan 25R zijn eerlijk verdeeld zonder concentratie van verkeer op één enkele zone;
- Het verkeer kan vlot doorstromen zonder vertragingen vanaf de banen 25R/L, aangezien landingen en opstijgingen parallel en onafhankelijk zijn;
- De banen 25R/L zijn zonder twijfel het best uitgerust, het langst en het meest veilig;
- Rust en stabiliteit vereisen dat het merendeel van het luchtverkeer terugkeert naar de parallelle en onafhankelijke banen 25R/L van Luchthaven Brussel-Nationaal.



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