Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

Jaarverslag 2016

brussels airport mediation

Inhoudstafel van het jaarverslag 2016

Wettelijke basis jaarverslag	**Pagina 4**
Waarschuwing	**Pagina 6**
Voorwoord van Philippe TOUWAIDE, Directeur	**Pagina 9**
De Ombudsdienst	**Pagina 10**
Localisatie van de Ombudsdienst	**Pagina 12**
Structuur van de Ombudsdienst	**Pagina 14**
Analyse et behandeling van de klachten	**Pagina 16**
Voornaamste zones van oorsprong van de klachten	**Pagina 18**
Bedenkingen over het gebruik van de luchthaven	**Pagina 19**
Streven naar duurzame en leefbare oplossingen	**Pagina 24**
Analyse van de structurele voorstellen	**Pagina 25**
Analyse van de operationele voorstellen	**Pagina 30**
Verbeteringen bekomen door de Ombudsmannen	**Pagina 35**
Verhouding met de luchthavenactoren	**Pagina 36**
Procedures op de luchthaven Brussel-Nationaal	**Pagina 38**
Banenstelsel	**Pagina 39**
Aanpassing procedures als gevolg van magnetische variatie	**Pagina 42**
Beslissingen genomen door de Regering	**Pagina 42**
Ministers belast met het luchthavendossier	**Pagina 49**
Opeenvolging van politieke beslissingen	**Pagina 50**
Belangrijkste aanpassingen van de vluchtprocedures	**Pagina 52**
Wet op de uitwerking van luchtvaartprocedures	**Pagina 57**
Organisatie van de nachtvluchten sinds 1988	**Pagina 58**
ICAO en definitie van de windnormen	**Pagina 61**
Evolutie van de waarden van de windcomponenten	**Pagina 66**
Juridisch Kader bepalingen inzake baangebruik	**Pagina 72**
Quota Count systeem tijdens de nacht op Brussel-Nationaal	**Pagina 75**
Vliegtuigen verboden tijdens de nacht op Brussel-Nationaal	**Pagina 76**

Overvlogen gemeenten	**Pagina 78**
Kaarten banen PRS 25/25 en 19/25	**Pagina 80**
Kaarten banen opstijgingen SID 25R	**Pagina 81**
Kaarten banen buiten PRS 01/01 en 01/07	**Pagina 82**
Kaarten banen buiten PRS 07/07 en 19/19	**Pagina 83**
Schema Preferentieel baangebruik - PRS	**Pagina 84**
Evolutie van het jaarlijks aantal nachtvluchten	**Pagina 85**
Evolutie van het jaarlijks aantal vliegbewegingen	**Pagina 86**
Evolutie van het jaarlijks aantal passagiers	**Pagina 87**
Evolutie van de jaarlijkse vervoerde tonnage	**Pagina 88**
Jaarlijks baangebruik	**Pagina 89**
Evolutie van het jaarlijks baangebruik overdag	**Pagina 95**
Evolutie van het jaarlijks baangebruik tijdens de nacht	**Pagina 96**
Verdeling van de SID opstijgprocedures van baan 25R	**Pagina 97**
Statistieken van de klachten	**Pagina 98**
Aantal inwoners en bevolkingsdichtheid	**Pagina 99**
Aantal inwoners en bevolkingsdichtheid Brussels Gewest	**Pagina 99**
Aantal inwoners en bevolkingsdichtheid Vlaams Brabant	**Pagina 99**
Aantal inwoners en bevolkingsdichtheid Waals Brabant	**Pagina 101**
Evolutie aantal klachten	**Pagina 102**
Evolutie aantal melders	**Pagina 103**
Evolutie maandelijks aantal meldingen	**Pagina 104**
Verdeling melders per Gewest en Provincie	**Pagina 106**
Verdeling melders in het Brussels Gewest	**Pagina 107**
Verdeling melders in Waals Brabant	**Pagina 109**
Verdeling melders in Vlaams Brabant – deel 1	**Pagina 111**
Verdeling melders in Vlaams Brabant – deel 2	**Pagina 113**
Koninklijk besluit van 15 maart 2002	**Pagina 116**
Colofon en foto credits	**Pagina 118**
Wettelijke vermeldingen publicatie	**Pagina 119**

Wettelijke basis van het Jaarverslag

Dit Jaarverslag vind haar oorsprong in het **Koninklijk besluit van 15 maart 2002**[1] houdende de **oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal** :

- Artikel **1** : de opdrachten van de Ombudsdienst zijn, in functie van de ontvangen klachten, het verzamelen en verspreiden van informatie betreffende de banen en de veroorzaakte hinder door de vliegtuigen die op de luchthaven van Brussel-Nationaal opereren en het behandelen van de klachten en suggesties van de buurtbewoners wat het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal betreft

- Artikel **2** : de Ombudsdienst functioneert onafhankelijk

- Artikel **3** : de Ombudsdienst voert haar opdrachten in alle onafhankelijkheid uit

- Artikel **5** : De opdrachten van de Ombudsdienst omvatten het verzamelen, registreren en analyseren van alle inlichtingen die relevant zijn om de oorzaken van de klachten van de buurtbewoners te behandelen en te bepalen. De directeur maakt een jaarverslag van de activiteiten over aan de minister die bevoegd is voor de luchtvaart

- Artikel 9 : De Ombudsdienst houdt de documentatie over de geluidshinder en de trajecten van de vliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal up-to-date

[1] *Volledige tekst van het Koninklijk Besluit van 15 maart 2002 in bijlage*

De Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

Waarschuwing

De doelstellingen van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal worden zeer uitdrukkelijk in het Koninklijk besluit van 15 maart 2002 aangegeven. Dit koninklijk besluit is niet onderworpen geweest aan wijzigingen en is als het ware het werkingshandvest van de Ombudsdienst.

De taak die door de Federale Staat in alle onafhankelijkheid werd toevertrouwd aan de Ombudsdienst is uitdrukkelijk het verzamelen en verspreiden van informatie over de banen die door de vliegtuigen worden gevolgd, en het verzamelen et behandelen van klachten en suggesties van de omwonenden wat het gebruik van de Luchthaven Brussel-Nationaal betreft.

Onze Ombudsdienst is niet bevoegd voor het behandelen van vragen over vluchtvertragingen, bagageverlies, de toegang tot de infrastructuur van de luchthaven of andere interne vragen die betrekking hebben op de commerciële werking van de Luchthaven ; Onze dienst is ook geen regelinstantie van geschillen tussen reizigers en luchtvaartmaatschappijen of reisagentschappen.

De Ombudsdienst is niet bevoegd om klachten te behandelen die betrekking hebben op overvluchten van de Brusselse Regio door vliegtuigen die noch als afkomst noch als bestemming de luchthaven van Brussel-Nationaal hebben ; vliegtuigen op grote hoogte die het Belgische luchtruim kruisen of vluchten met bestemming van de andere Belgische luchthavens.

Ook al wordt de bemiddeling gedefinieerd als " regelingsprocedure die erin bestaat dat een derde persoon (de ombudsman) tussenkomt met als taak een bemiddelde oplossing voor te stellen in het geschil tussen de partijen » waarbij de ombudsman « de persoon is die tussenkomt als tussenpersoon, scheidsrechter, bemiddelaar die gelast is het conflict met de overheid te doen bedaren", toch moet men de rechtstreekse interventiekracht van de Ombudsman relativeren.

Inderdaad, terwijl **de andere federale ombudsmannen** (pensioenen, financiën, telecommunicatie) **administratieve zaken beheren** en **een onmiddellijke administratieve oplossing kunnen brengen** in het administratieve conflict, de problematiek van de geluidshinder veroorzaakt door het vliegverkeer rond de luchthaven van Brussel-Nationaal is geen administratieve kwestie maar een **politieke beleidsbeslissing.**

We zijn derhalve de **ENIGE** Federale Ombudsdienst die **politieke beslissingen moet beheren** die voortvloeien uit compromissen of akkoorden, en onze suggesties ter verbetering die jaarlijks voorgesteld worden aan de bevoegde Minister kunnen hem niet worden tegengeworpen, integendeel.

Onze bemiddelingsrol is dus in hoofdzaak een rol van informatie en van analyse en beantwoorden van de klachten. Niettemin, dankzij haar al meer dan 15 jaar durende frontliniepositie in het beleid van deze problematiek, is de Ombudsdienst zich meer dan welke andere actor bewust van de situatie en heeft ze voorstellen tot verbetering kunnen bepalen die werden gevolgd door aanpassingen van de luchtvaartprocedures

Dit doet in geen enkel geval afbreuk aan de veerkracht noch aan de intrinsieke wil van de Ombudsdienst om een duurzame verbetering voor de omwonenden van de Luchthaven te verwezenlijken, te midden van het moeilijk te bereiken evenwicht tussen economie en milieu.

In alle objectiviteit moeten we echter toegeven dat de autonomie en de functionele onafhankelijkheid van de Ombudsdienst – vaak – ondermijnd werd et dat talrijke pogingen om de goede werking van onze dienst te belemmeren nog werden ondernomen in 2016 (eenzijdig intrekken van de badges door Brussels Airport

De Ombudsdienst is geen dienst van statistieken noch een documentatiedienst over de gevolgde banen voor de besluitvormingsactoren. Als wij de laatste tijd hebben ingestemd om al deze statistische gegevens te leveren, en een groot aantal andere informatie, het is

onbetwistbaar dat dit aanzienlijke werk ons niet kan toelaten onze prioritaire taak uit het oog te verliezen : de ontvangen klachten beantwoorden en analyseren.

Deze onafhankelijkheid is essentieel en impliceert het verbod van beleid of rechtstreekse tussenkomst in het beleid van onze diensten door Regeringen, de Minister voor Mobiliteit, het Directiecomité van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, het personeel van de Dienst Mobiliteit en Vervoer, en het personeel van het Directoraat Generaal Luchtvaart

Overeenkomstig het Koninklijk besluit van 15 maart 2002, betreuren we dus verschillende pogingen tussen te komen die ongelukkige belemmeringen van onze autonomie en onze functionele onafhankelijkheid vormden ; net als in het beheer van onze dienst, en die als gevolg hadden onze onafhankelijkheid en functionele autonomie te ondermijnen :
- 25 en 30 juni 2016 : tussenkomst van Gouverneur De Witte in de inhoud van onze klachten, onze werkmethodologie en onze antwoordtermijn
- 30 augustus 2016 : tussenkomst van de heer Feist van Brussels Airport die zonder enig geldig motief onze luchthavenbadges heeft ingetrokken wegens een vermeende behandelingsfout in onze oorspronkelijke aanvraag, terwijl de behandelingsfout bij zijn eigen diensten ligt. Onze badges werden ons nog steeds niet toegekend. Er werd hiertegen klacht ingediend op gerechtelijk niveau.

De smadelijke en lasterlijke uitspraken, met schending van de privacy, die tegen de Directeur van de Ombudsdienst werden uitgesproken sinds 2014, zijn onaanvaardbaar. Wij hebben geen enkel belangenconflict nog belang in de zaak van de geluidshinder veroorzaakt door het vliegverkeer van de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Elke mail die de elementaire beleefdheidsregels niet eerbiedigt wordt niet behandeld, elke vorm van eerroof zal gerechtelijke stappen met zich meebrengen.

Voorwoord van Philippe TOUWAIDE, Directeur

Het is nog steeds met hetzelfde enthousiasme dat ik al meer dan 15 jaar aan het hoofd sta van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal. We zijn de kleinste Ombudsdienst van het land wat betreft het aantal medewerkers maar de grootste dienst wat het aantal behandelde klachten betreft.

In het dossier van de overvluchten rond de luchthaven zijn we al meer dan 15 jaar de enige onveranderlijke speler, en we beschikken hierdoor van een unieke globale visie op de volledige historiek van het dossier.

We hebben ons aangepast aan de modernste communicatietechnieken om te informeren en om de informatie over het baangebruik en de banen van de vliegtuigen bijna in real-time te verspreiden, en communiceren veelvuldig. We informeren zonder taboes en in volledige transparantie, we zetten uiteen en nemen de tijd om te luisteren en met iedereen te dialogeren, en bij baangebruik buiten het PRS werken we dag en nacht, ook tijdens het weekend!

Het overvliegen van de naburige zones van de luchthaven van Brussel-Nationaal is een ingewikkelde en moeilijke kwestie, maar er bestaat geen mirakeloplossing voor : het is onmogelijk de aanpalende buurtbewonerszones van de luchthaven niet te overvliegen aangezien de stadsstructuur voortaan de volledige luchthavensite omsingeld en er maar zeer weinig ‘non-aedificandi’-zones overblijven, enkel de landingszones van de banen 25.

De uitdaging om tot een duurzame oplossing te komen, en waarvoor we sinds 2004 niet ophouden voorstellen te formuleren, bestaat hierin het moeilijke evenwicht tussen milieu en economisch aspect van de werking van de luchthaven te verenigen. De Ombudsdienst analyseert alle voorstellen van de bewoners, de verenigingen van buurtbewoners en de administratie en legt aan de Regering sporen voor een duurzame luchthaven voor.

Philippe TOUWAIDE

Licenciaat in Luchtvaartrecht en Maritiem Recht

De Ombudsdienst

Historiek

De oprichting van een klachtendatabank wordt voor de eerste keer aangehaald op bladzijde 9 van het eerste akkoord over de problematiek van de luchthaven van Brussel-Nationaal van 11 februari 2000 : " Er zal bovendien een klachtenbureau worden opgericht naar Nederlands model. De burgers zullen er hun bezwaren kunnen uiten. Enkele personeelsleden van het klachtenbureau kunnen dan een eerste screening uitvoeren op basis van het aantal gelijksoortige en gelijktijdig ingediende klachten, de uren van aankomst of vertrek, de baan, de hoogte en de geluidshinder. Indien er een gegronde reden is om aan te nemen dat een vliegtuig de regels niet heeft geëerbiedigd wordt het bezwaar overgemaakt aan een onafhankelijk controleorgaan dan een grondige instructie start. De burgers worden altijd op de hoogte gehouden van de gevolgen die aan hun bezwaar wordt gegeven.

De nota aan de Ministerraad van 9 februari 2001 citeert op pagina 3 onder punt 9 betreffende de samenstelling van de Informatie- en Ombudsdienst en het Overlegforum : " De Ministerraad heeft, binnen de Luchtvaartadministratie, de oprichting van een cel genaamd « Informatie en bemiddelingsdienst » goedgekeurd die belast zal worden met het verzamelen en het behandelen van de klachten en suggesties van de buurtbewoners over lawaai door het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal en informatie te verzamelen en te verspreiden over de gevolgde banen en de veroorzaakte hinder door de vliegtuigen die op Brussel-Nationaal vliegen."

De oprichting van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal werd beslist in de Ministerraad van 1 juni 2001 op basis van de aanwerving van een onafhankelijke expert die de Directie zou uitoefenen van dit team dat zou worden vervolledigd door een dienstencontract met Belgocontrol voor het ter beschikking stellen van personeelsleden. De Ministerraad heeft het woord "informatie" doen schrappen in de benaming van de dienst; Het voorstel van Koninklijk besluit houdende de oprichting van de Ombudsdienst kon voor advies worden overgemaakt aan de Raad van State.

Een akkoord om een onafhankelijke expert aan te werven aan het hoofd van deze nieuwe Ombudsdienst en vier gedetacheerde personeelsleden van Belgocontrol ter beschikking te stellen werd bevestigd door de Ministerraad van 19 juli 2001.

De Raad van State heeft op 31 augustus 2001 haar advies uitgebracht betreffende het voorstel van Koninklijk besluit houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal. De Minister van Begroting heeft ingestemd met de aanwerving van de Directeur van de dienst op 17 januari 2002.

De Directeur van de dienst werd aangeworven op 1 februari 2002 met het oog op het officieel in werking zetten van deze nieuwe autonome Ombudsdienst binnen het Ministerie van Communicatie en Infrastructuur (later Federale Ombudsdienst voor Mobiliteit en Transport). Het Koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal is verschenen in het Staatsblad van 30 maart 2002.

Op 14 mei 2002 werd een overeenkomst gesloten tussen het Ministerie van Communicatie en Infrastructuur en Belgocontrol betreffende het ter beschikking stellen van gedetacheerd personeel van Belgocontrol binnen de Ombudsdienst.

Op 22 mei 2002 heeft de Minister voor Mobiliteit en Transport officieel de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal ingehuldigd in de lokalen van de Luchtvaartadministratie in het Communicatiecentrum Noord in de Vooruitgangstraat.

Op 21 oktober 2002 werd een vertrouwelijkheidsovereenkomst over de inhoud van de door de Ombudsdienst geleverde informatie getekend door de Afgevaardigde Bestuurder van BIAC en de Directeur van de Ombudsdienst. Door deze conventie verbind de Ombudsdienst zich ertoe nooit de namen van de luchtvaartmaatschappijen, het registratienummer van de vliegtuigen, de luchthavenbestemming alsook het vluchtnummer mee te delen. De zelfde conventie werd getekend met de Afgevaardigde Bestuurder van Belgocontrol op 19 januari 2004.

Het Overlegcomité van 29 november 2002 heeft onder punt 8 verduidelijkt dat « daarnaast een Nederlandstalige Ombudsman zou worden aangesteld naast de huidige Ombudsman".
Dit werd bevestigd door het Overlegcomité van 24 januari 2003 onder punt 3.1" In uitvoering van punt 8 van de kennisgeving van het Overlegforum dat plaatsvond op *29 november 2002 zal de Minister voor Mobiliteit aan de federale Ministerraad de benoeming van een Nederlandstalige Ombudsman voorleggen uitdrukkelijk voor 14 februari 2003.*
De Nederlandstalige Ombudsman werd aangeworven op 16 februari 2004 en ontslagen voor dwingende reden op 14 juli 2008.

Localisatie van de Ombudsdienst

De Ombudsdienst werd bij haar oprichting geïmplementeerd in de lokalen van het DGLV van de FOD Mobiliteit en Vervoer in de gebouwen van het Communicatiecentrum Noord, Vooruitgangstraat 80 in 1210 Brussel. Op 13 december 2004 nam de Ombudsdienst haar intrek in andere lokalen van het DGLV, Raketstraat 90 in 1130 Haren.

Daarna werd de Ombudsdienst tussen 2010 en 2012 overgeplaatst in de lokalen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, City Atrium, Vooruitgangstraat 56 in 1210 Brussel, alvorens terug te keren naar haar vorige lokalen in de Raketstraat.

Ten gevolge van belangrijke renovatiewerken van het gebouw van het DGLV (Directoraat Generaal Luchtvaart) in Haren en de asbestverwijdering werd het gebouw niet meer bezet door de Ombudsdienst. Omdat de FOD Mobiliteit en Vervoer besloten heeft een eind te maken aan de bezetting van het gebouw en het terug te bezorgen aan de Domeinen via tussenkomst van de Regie der Gebouwen moest een nieuwe toewijzing worden gevonden voor de dienst zonder inmenging noch controle door de FOD Mobiliteit en Transport.

Wij hebben in alle autonomie en functionele zelfstandigheid het voorstel van de Voorzitter van de FOD Mobiliteit en Vervoer om zijn strategische cel van het Voorzitterschap in te voegen en een affectatie binnen het City Atrium geweigerd.

Naar aanleiding van onderhandelingen met Belgocontrol is de dienst sinds 1 juni 2015 gevestigd in gebouw S (SCHOOL) van de site van Belgocontrol in Steenokkerzeel, Tervuursesteenweg, 301 (lokalen S.1.3.08, S.1.3-14 en S.1.3-16).

Overlegforum voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

Het overlegforum is bijeengekomen op 18 juni 2002, 19 september 2002, 18 december 2002, 21 januari 2003 en 11 maart 2003.

Op 12 juni 2003 heeft Mevrouw Laurette Onkelinx, Vice-Eerste Minister en Minister belast met Mobiliteit en Vervoer, de Directeur van de Ombudsdienst per post (LO/JCM/JD/aw/2003-071) " op de hoogte gebracht dat het adequaat is het houden van dat Forum uit te stellen naar een datum die met de toekomstige Minister van voogdij moet worden bepaald ".

De Minister voor Mobiliteit Bert Anciaux heeft de Directeur van de Ombudsdienst tijdens zijn onderhouden van 30 september 2003, 18 februari 2004, 28 april 2004 en 3 mei 2004 op de hoogte gebracht dat de vergaderingen van het Forum tot nieuwe orde opgeschort waren, wat de Minister voor Mobiliteit Renaat Landuyt heeft bevestigd aan de Ombudsdienst tijdens een eenmalige bijeenkomst die plaatsvond op 11 maart 2005.

Het regeerakkoord van 19 december 2008 heeft beslist het Overlegforum opnieuw te activeren en opnieuw in dialoog te gaan met al de omwonenden.

Het Forum heeft sindsdien opnieuw vergaderd op 14 september 2009, 30 september 2011, 20 april 2012, 30 november 2013, 10 december 2013 en 21 april 2015.

Structuur van de Ombudsdienst

Theoretisch Kader :

8 personen, waarvan 2 van de FOD Mobiliteit en Vervoer en 6 gedetacheerden van Belgocontrol

Effectief Kader :

5 effectieve personen waarvan 2 regelmatig afwezig zijn wegens ziekte

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer :

Directeur van de Ombudsdienst en Ombudsman :

1 Tweetalige Franstalige Adviseur (#01), sinds 01-02-2002

Belgocontrol (gratis ter beschikking gesteld sinds 01-04-2004) :

1 Tweetalige Directie assistent (#07), sinds 16-06-2007 en aangesteld als Ombudsman sinds 05-03-2012

1 Tweetalige Nederlandstalige Administratieve Meteoroloog-Secretaresse (4/5ème) (#10) sinds 01-09-2014

1 Franstalige Administratieve Assistente (#05), sinds 21-10-2003 en in langdurig ziekteverlof sinds 18-11-2015

1 Franstalige Administratieve Assistent (#08), van 16-06-2007 tot 28-09-2011 en sinds 13-03-2012, regelmatig afwezig om gezondheidsredenen

Oude leden van de dienst :

FOD Mobiliteit en Vervoer :

1 Nederlandstalige Adviseur (#06), van 16-02-2004 tot 14-07-2008

Belgocontrol :

1 Tweetalige Directie-assistente (#02), van 22-05-2002 tot 31-05-2007
1 Tweetalige Nederlandstalige Directie-assistente (#04), (voltijds van 06-01-2003 tot 01-10-2003 en halftijds sinds 06-09-2004, in ziekteverlof sinds 30 juni 2006 en opnieuw toegewezen binnen Belgocontrol)
1 Nederlandstalige Administratieve Assistent (#03), van 22-05-2002 tot 01-01-2012, overleden

Les functies in cursieve letters worden niet meer ingenomen door deze personen, de nummers hebben betrekking op het register van de personeelsleden van de Ombudsdienst.

Analyse en behandeling van de klachten

120.017 meldingen in 2016

De klachten en de suggesties van de buurtbewoners komen op onze website binnen via het online-formulier, per telefoon, op de mailadressen van de Ombudsmannen, of ze bereiken ons via de sociale netwerken (Messenger, Twitter, Instagram).

De antwoorden kunnen ofwel individuele antwoorden zijn, geval per geval en in functie van de nauwkeurigheid van de vraag die aan de basis ligt van de klacht, ofwel een wekelijks collectief antwoord dat de lijst herneemt van de afwijkingen op het preferentieel banenplan (PRS), op basis van de gegevens die wekelijks worden overgemaakt door Belgocontrol.

Overeenkomstig de conventies getekend met de luchthavenuitbater geven we nooit de naam vrij van de luchtvaartmaatschappijen, het registratienummer noch het vluchtnummer van de vliegtuigen.

Elke klacht betreffende een eventuele overtreding (Luchtwetgeving, naleving van de instructies, naleving van de procedures) wordt overgemaakt aan het Directoraat-Generaal Luchtvaart.

Met het oog op de doeltreffendheid, in naleving van de elementaire principes van het Administratief Recht ter voortzetting van de Diensten, worden de klachten die naar ons worden gericht maar geen verband houden met onze legale opdrachten toch behandeld, in die zin dat die klachten worden doorgestuurd naar de juiste personen of naar de adequate autoriteiten, zoals :

- toegang tot de luchthaven en communicatiemiddelen (parkings, routes)
- staat van netheid van de luchthaven-infrastructuur
- nummering van de banen en magnetische variatie
- instapweigering en geschillencommissie reizen
- verlies of achterstand in de afgifte van bagages
- geschillen handling, geschillen luchtvaartmaatschappijen
- verplaatsingen binnen de luchthaven, begeleiding van de vliegtuigen
- licenties piloten, vluchturen, training, cursus
- arbeidsplaatsen in de luchtvaartsector op de luchthaven
- kinderen zonder familiebegeleiding
- overvluchten van en naar de regionale luchthavens
- overvluchten op grote hoogte van en naar andere luchthavens
- installatie van geluidsmeters
- geluidsnormen die samenhangen met het overvliegen van bepaalde gebieden
- politieke en juridische vragen
- vragen en verzoeken die geen Federale bekwaamheid betreffen

Voornaamste zones van oorsprong van de klachten

Wij wensen geen onfatsoenlijke indeling op te stellen van de gemeenten of wijken die ons het vaakst contacteren, maar klaarblijkelijk, zonder hiërarchische ordeopstelling, vormen volgende overvlogen zones een reel probleem met betrekking op een beter leefmilieu :

- Noordrand (Diegem, Machelen, Haren, Strombeek-Bever, Grimbergen, Meise, Wemmel)
- Oostrand (Sint-Pieters-Woluwe, Stockel, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Sterrebeek, Tervuren, Vossem, Duisburg, Huldenberg)
- Oostkant (Kortenberg, Erps-Kwerps, Herent, Leuven, Rotselaar, Bertem, Winksele)
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Haren, Evere, Schaarbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe, Jette, Laken)
- Waals Brabant (Waterloo, Braine L'Alleud, Terhulpen)

Voornaamste betwiste luchtvaartprocedures

Wij willen evenmin een even ongepaste rangschikking opstellen van de betwiste luchtvaartprocedures, maar de klachten hebben vooral betrekking op :

- landingen op baan 01, baangebruik, naleving van de windcomponenten, naleving van de aanvliegroutes bij approach, definitie van rukwind
- opstijgprocedures met bocht naar links op 1700 voet vanaf baan 25 Rechts, naleving van de procedures, gebruik door zwaardere vliegtuigen van meer dan 136 ton, betere verdeling
- opstijgprocedures met bocht naar rechts van baan 25 Rechts, naleving van de procedures, betere verdeling, stijgingspercentage
- opstijgprocedures banen 07, conflict tussen de routes Leuven West en Leuven
- landingen 07, naleving van de windcomponenten, VOR of RNP
- opstijgprocedures vanaf baan 19, gebruik door zwaardere vliegtuigen, naleving van de procedures, hoogte van de bocht, 700/1700 voet naar rechts
- verdeling tussen landingen 25R/L, hoogte oplijnen, naleving van de procedures
- speciale opstijgprocedures voor de zwaardere vliegtuigen Delta/Zulu

Bedenkingen over het gebruik van de luchthaven

1. Media-aandacht van het dossier

De hype en het op de voorgrond brengen van het dossier hebben als gevolg gehad dat niemand in Brussel nog wil worden overvlogen. Personen die al lang worden overvlogen ontdekken plotseling dat ze hetzij door de Delta procedure (bestaat sinds januari 1974) hetzij door de Kanaal procedure (bestaat sinds juni 2003) hetzij door de Zulu procedure (bestaat sinds maart 2004) worden overvlogen. Het is onmogelijk hen de situatie objectief uit te leggen, ze beweren bij hoog en bij laag dat ze voor 2014 nooit overvlogen werden terwijl al de indicatoren en kaarten aantonen dat die personen wel degelijk sinds ten minste 1974 worden overvlogen.

Het mooiste bewijs is het bestaan van recente klachten over vliegtuigen die Brussel op meer dan 10.000 voet overvliegen en die vliegtuigen betreffen die vanaf Londen opereren. Op de dezelfde manier worden bij periodes van mooi weer de witte slierten van de vliegtuigen op grote hoogte geïnterpreteerd als overvluchten vanaf Brussel. Vervolgens, door toedoen van de moderne communicatienetwerken kan de buurtbewoner zich via mail, Facebook of Twitter rechtstreeks wenden tot de politieke verantwoordelijken, en kan hij veel gemakkelijker dan vroeger zijn mening naar buiten brengen.

2. Belang van de veiligheid en de meteorologische factor voor elke andere beschouwing

De veiligheid van het luchtverkeer is en blijft de prioriteit. Het merendeel van de buurtbewoners beheersen niet volledig de doorslaggevende rol van de wind in de keuze van het baangebruik, noch het feit dat de meteorologische condities de verplaatsing van de vliegtuigen in het luchtruim sterk beïnvloeden, er is naast de wind ook de temperatuur, de luchtdruk, de neerslag, de zichtbaarheid, het aantal reactoren, het stijgingspercentage, de massa bij het opstijgen, het gewicht van het vliegtuig; het vermijden van onweders wordt vaak niet begrepen of slecht waargenomen door de omwonenden.

De verkeersleider weet heel goed wat op het spel staat en hij zal nooit « spelen » met de elementaire veiligheidsprincipes van het vliegverkeer. In het meeste geval kennen de piloten en de verkeersleiders trouwens de namen niet van de overvlogen wijken en gemeenten, ze beheersen enkel de inhoud van de luchtvaartprocedures zoals ze gepubliceerd worden in de AIP zonder deze te correleren met de werkelijke geografische beschrijving.

3. Het verschil tussen RNAV-procedures en conventionele procédures

Op een conventionele bocht-procedure zal hetzelfde vliegtuig in functie van de meteorologische condities nooit twee keer dezelfde plaats overvliegen. Enkel de RNAV-procedures met gedefinieerde overvliegpunten (zogenaamde Way Points) geven een herhaling van de overvluchten binnen een beperkte corridor (concentratie). Zo zijn de buurtbewoners van mening dat de SID luchtvaartprocedures die in de AIP gepubliceerd worden volkomen afgebakende “routes” zijn waarvan niet kan worden afgeweken. Door deze verkeerde interpretatie ontstaat het idee dat de Stakingsvordering niet goed zou worden toegepast, dat de lange bocht niet afgeschaft zou zijn, en dat niets werd gewijzigd sinds de Stakingsvordering. Er bestaat ook een grote verwarring tussen de Kanaalroute naar CIV en de DELTA routes naar LNO, PITES, ROUSY, SOPOK en SPI; en zelfs met de VOR landingsprocedures op baan 07L die voor sommigen ook….de Kanaalroute zijn !

4. Gemakkelijkheid van de communicatiemiddelen

De omwonenden beschikken over een directe toegang tot de luchtvaartprocedures in de AIP, en denken er de inhoud zeer gemakkelijk van te beheersen. Volgens hen zijn de AIP de Wegcode voor de vliegtuigen. Men moet eraan herinneren dat de verkeersleiding op elk moment kan afwijken van de AIP en vectoring kan bevelen, en dat het Hof van Beroep in haar Arrest van 24 januari 1997 verduidelijkt heeft dat de luchtvaartkundige informatie in de AIP geen reglementaire wettelijke waarde heeft ; de instructies die de AIP bevatten creëren geen recht aan derden die ze kunnen doen gelden om BELGOCONTROL te verplichten deze na te leven en BELGOCONTROL behoud, op elk moment, de controle en kan afwijken van deze publicaties.

Bovendien volgen de buurtbewoners op het internet vermeende en approximatieve banen van vliegtuigen in het luchtruim. Als de baan van het vliegtuig niet overeenstemt dan is het natuurlijk BELGOCONTROL dat de waarheid niet zegt. De visuele perceptie van die overvluchten is niet zo gemakkelijk noch zo radicaal. Laat ons het voorbeeld nemen van landingen op baan 01, als men zich in de Belliardstraat bevind en men een Boeing 747 in final approach van baan 01 ziet heeft men de indruk dat dit vliegtuig het Jubelpark en Merode overvliegt, terwijl het vliegtuig in feite Stockel overvliegt dat zich op +/- 4 kilometer van het Jubelpark bevindt. Dit principe geldt ook voor de Kanaalroute waarvan sommigen blijven beweren dat ze Jette en Ukkel overvliegen terwijl al de indicatoren aantonen dat Jette en Ukkel niet worden overvlogen door vliegtuigen die zich op de Kanaalroute bevinden. De raadpleegbare radargegevens van derden zijn niet volkomen betrouwbaar.

5. De mirakeloplossing

Bepaalde besluitvormers hebben de buurtbewoners willen laten geloven dat er een « mirakeloplossing » bestond in het dossier van de overvluchten van Brussel. Men moet durven erkennen dat er geen pasklare oplossing bestaan zonder gevolgen op het vlak van verlies van werkgelegenheid. De mirakeloplossing van totale sluiting van de luchthaven zou leiden tot een verlies van ten minste +/- 60.000 jobs. Op dezelfde manier is het moeilijk, gezien de nabijheid van het Brussels grondgebied en de luchthaveninstallaties, een volledige « no flying zone » te overwegen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dus zonder één enkele overvlucht. De uitdaging bestaat erin tot een juist evenwicht te komen tussen milieu en economie, hetgeen nogmaals aanwijst dat er geen pasklare oplossing bestaat in dit dossier dat boven elke andere beschouwing luchtvaartkundig, technisch en complex is.

6. De vermeende « rechtsonzekerheid » of de tegenstrijdigheid van de arresten.

Er bestaat geen enkele rechtsonzekerheid of juridische instabiliteit in het dossier van de overvluchten vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal. De geluidsnormen hebben nooit bestaan voor de Wetten van 8 augustus 1980 en het is dus niet mogelijk een materie die

nooit federaal was te her-federaliseren. Het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van het lawaai voortgebracht door het luchtverkeer is gekend sinds haar publicatie in het Belgisch Staatsblad op 11 augustus 1999 en haar inwerkingtreding op 1r januari 2000. Alle luchtvaartactoren kennen het bestaan van de Brusselse geluidsnormen evenals de geluidsniveaus die niet mogen overschreden worden bij het overvliegen van het Brussels grondgebied. Op dezelfde manier bestaat er geen enkele tegenstrijdigheid tussen de verschillende uitspraken die werden geveld door de Hoven en Rechtbanken in het kader van geschillen met betrekking tot de Brusselse geluidsnormen die werden gevalideerd door alle juridische niveaus, noch in de beroepen met betrekking tot de verschillende Ministeriële instructies die het verkeer in het Belgische luchtruim regelen.

7. De verwarring tussen concentratie, spreiding en verdeling van de overvluchten

Te veel personen verwarren nog spreiding en verdeling ; met als gevolg de vertaalfouten in bepaalde regeerakkoorden die eruit voortvloeien :

- De **concentratie** is het voornaamste en exclusieve gebruik van een vliegcorridor na het nemen van begeleidingsmaatregelen zoals onteigening, isolatie of schadevergoeding via een financieringsfonds

- De **spreiding** is een vermindering van de overvluchten per zone door gedifferentieerd gebruik te maken van al de banen van de luchthaven volgens een bepaald tijdschema ; maar diverse gerechtelijke beslissingen hebben deze keuze echter veroordeeld namens de principes van evenredigheid en standstill.

- de **verdeling** is een billijke verdeling van het aantal overvluchten enkel vanaf de preferentiële opstijgbaan 25R.

8. De ontkenning van de geboekte vooruitgang

Bepaalde buurtbewoners zullen nooit al de verbeteringen en de vooruitgang erkennen die nochtans werd geboekt tijdens het beleid van het dossier sinds 2002 :

- intrekken van al de oude en luidruchtige vliegtuigen door de invoering van CHAP. 3 en 4 ICAO, verbod op Hushkits
- invoering van het systeem van individuele lawaai-Quota per individueel vliegtuig (QC)
- invoering van periodes zonder opstijgingen s 'morgens in de nachten van zaterdag, zondag en maandag
- aanpassing van bepaalde procedures teneinde de meest bevolkte zones te vermijden
- globale daling van het vliegverkeer ten gevolge van de SABENA-crisis (op jaarbasis 100.000 vluchten minder sinds 2000)
- invoering van een jaarlijks plafond voor het aantal toegestane tijdslots tijdens de nacht (van 35.000 naar max. 16.000 nachtslots per jaar)
- globale daling van het lawaai veroorzaakt door de vliegtuigen dankzij een betere beheersing door de fabrikanten van het lawaai geproduceerd door de stroomuitstoot van de reactoren
- technologische ontwikkeling van de luchtvaartkundige procedures (CDO en PRNAV, GPS approach)
- bouw van een geluiddempende muur in het oostelijk deel van de luchthaven
- oprichting van de Ombudsdienst in 2002, momenteel worden +/- 99 % van de klachten beantwoord
- verhoging van het stijgingspercentage in 2004
- aanpassing van de NADP geluiddempende procedures
- diversifiëring van de handel naar de regionale luchthavens
- intensivering van de Ombudsdienst om te communiceren door het beschikbaar stellen van belangrijke informatie in realtime (internetsite, Facebook, Twitter, Instagram, Messenger, Telegram besteldienst, SMS aan lijsten van ontvangers)
- vernieuwing van de website en nieuw logo van Aiportmediation in 2017
- aanwezigheid op het terrein, dag en nacht, 24 uur op 24, tijdens het weekeinde bij afwijkingen op het preferentieel baangebruik

Streven naar duurzame en leefbare oplossingen : analyse van de inhoud van de opmerkingen en suggesties die ons sinds 2002 via 14.230.150 dossiers werden kenbaar gemaakt en die we hebben behandeld en geanalyseerd (artikel 1, alinea 2 van het Koninklijk besluit van 15 maart 2002)

Analyse van de structurele voorstellen

Er bestaat geen mirakeloplossing

Enkel een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van de luchthaven, ten koste van een moeilijk te bereiken evenwicht tussen milieu- en economische belangen van het luchtverkeer en het recht op rust voor haar buurtbewoners-omwonenden kan de leefbaarheid van een luchthavenplatform op het grondgebied van Brussel-Nationaal handhaven. De te snelle opeenvolging van vaak tegenstrijdige politieke beslissingen alsmede de verschillende juridische uitspraken zorgen voor een ingewikkelde regeling van het luchtverkeer, verzwakken de economische ontwikkeling van deze luchthaven en op termijn haar leefbaarheid.

Deze problematiek oplossen door het opwekken van een objectieve reflectie

Zonder een onbetwistbare politieke beslissing zal de toekomst van deze luchthaven nooit gewaarborgd kunnen worden, en zullen de betwistingen alleen maar toenemen.

Er moet een reflexie worden opgewekt om een « duurzame » oplossing te vinden op de opeenvolging van crisissen na de verschillende plannen, niet toegepaste politieke beslissingen en verschillende gerechtelijke uitspraken, en deze reflexie zou kunnen draaien rond volgende 6 sporen :

1. **Volledige sluiting van de site van Brussel-Nationaal en overheveling van het verkeer naar een andere luchthaven**
2. **Volledige sluiting van de site van Brussel-Nationaal tijdens de nacht**
3. **Omschrijving van een Plan van Billijke Verdeling van de hinder vanaf de preferentiële baan 25R**
4. **Omschrijving van een Spreidingsplan* door gebruik te maken van al de banen**
5. **Omschrijving van een Concentratieplan onder een enige geïsoleerde en onteigende corridor**
6. **Omschrijving van een identiek Uitrustingsplan voor al de banen**

De opzet van dit gedeelte – dat een samenvatting bevat van alle suggesties die ons sinds 2002 werden overgemaakt - pretendeert niet een radicale oplossing te kunnen brengen in dit probleemdossier, maar wil er doodeenvoudig op wijzen dat er met een klein beetje goede wil, luchtvaartkundige kennis en gezond verstand efficiënte en duurzame oplossingen kunnen worden gevonden die iedereen ten goede komen, met als doel een betere milieuomgeving en een propere, gecontroleerde en hoge prestaties leverende luchthaven.

1. **Volledige sluiting van de site van Brussel-Nationaal en verhuizing van het verkeer naar een andere luchthaven**

Het is de enige oplossing die een radicaal antwoord biedt voor het probleem van de geluidshinder voortgebracht door het vliegverkeer rond de luchthaven Brussel-Nationaal. Maar kan de hoofdstad van Europa het zich veroorloven te bestaan zonder een zo nabije luchthaven, zijn de Regeringen bereid om op een radicale manier een activiteit te sluiten die meer dan 61.000 rechtstreekse en onrechtstreekse arbeidsplaatsen creëert. Anderzijds bestaat het gevaar dat de toekomstige ligging van een andere luchthaven in België, zoals het geval voor het RER-netwerk, het voorwerp wordt van talrijke betwistingen, juridische achterstand en andere stedenbouwkundige geschillen. Iedereen wil met het vliegtuig reizen, maar niemand in België wil nog het lawaai van vliegtuigen horen of overvlogen worden door een vliegtuig.

2. **Totale sluiting van de site Brussel-Nationaal tijdens de nacht**

Een interessante oplossing voor het milieu zou erin bestaan de werking van de luchthaven Brussel-Nationaal te doen evolueren naar een activiteit die beperkt wordt tot de dag, de connecties van het vliegverkeer af te stellen op een stadsluchthaven die slechts overdag – bij voorkeur tussen 07.00 en 22.00 lokaal (momenteel is de milieunacht vastgelegd op de periode 23/07 en de operationele nacht op de periode 21/07). Dit totaal verbod van vliegverkeer ‘s nachts - zowel voor landingen als voor opstijgingen – heeft de verdienste snel te kunnen worden toegepast zonder een verlies aan werkgelegenheid of een

vertraging van de economische activiteit met zich mee te brengen, en ze kan een relatieve rust brengen voor alle omwonenden van Brussel-Nationaal.

Het is evident dat elke omwonende recht heeft op rust, hoofdzakelijk tijdens de nacht, en het is redelijk aan te nemen dat het leven rond een grote stad, en dus vlakbij een luchthaven, overdag een zekere hinder en een aantal lasten met zich mee kan brengen ; net zoals voor bewoners rond een autoweg, een spoorlijn, een metro of een tramlijn.

3. Omschrijving van een Plan van Billijke verdeling van de hinder vanaf de twee preferentiële banen 25R en 25L

Een plan van billijke verdeling vanaf de belangrijkste preferentiële banen van Brussel-Nationaal (baan 25R voor de opstijgingen en baan 25L voor de landingen) heeft als doel op een billijke manier en zonder concentratie de banen van de vliegtuigen te verdelen in de zones gelegen in de as van de banen 25R en 25L, zowel voor landingen als voor opstijgingen.

Het is onbetwistbaar dat de twee preferentiële banen 25R/L het best aangepast zijn om de meerderheid van het vliegverkeer op zich te nemen : het zijn de langste banen, ze zijn het best uitgerust, ze beschikken over het hoogste niveau van elektronische begeleiding voor de landingen (I.L.S.), ze zijn voorzien van hoge snelheid-exits, taxiways en ontruimingszones en met niet bebouwde zones op het einde van de banen (RESA bv.)

Uitgaande van het bewezen principe dat er op Brussel-Nationaal nooit historische routes of historische zones hebben bestaan omdat de windnormen en de hoogte van de bochten met de tijd evolueerden : Een plan van billijke verdeling heeft tot doel zonder overdrijven en zonder concentratie de overvluchten te verdelen volgens een esdoornschema voor de opstijgingen vanaf baan 25R : een deel op de Noordelijk gelegen voorsteden van de Vlaamse Regio, een deel over Brussel en een deel over de oostelijk gelegen voorsteden richting Waals Gewest. De verschillende stakingsvorderingen inzake leefmilieu van 2005 en 2014 maken dit principe echter riskant.

4. **Omschrijving van een Spreidingsplan door gebruik te maken van al de banen (Principe dat werd veroordeeld door het Brussels Hof van Beroep)**

Ten opzichte van het Plan van Billijke verdeling heeft een Spreidingsplan als doel op elk moment al de banen te gebruiken, in alle richtingen, volgens een vastgelegd tijdschema teneinde aan de omliggende zones van Brussel-Nationaal periodes van rust te bieden zowel overdag als ‘s nachts.
Merk op dat bepaalde gerechtelijke beslissingen het gebruik van bepaalde banen sterk beperken (verbod op overmatig, onrechtmatig en onwettig gebruik van baan 01 voor de landingen – Hof van Beroep van Brussel – 17 maart 2005 en veroordeling van de Belgische Staat voor het preferentieel in gebruik nemen van baan 01 zonder begeleidingsplan – Hof van Beroep van Brussel – 31 maart 2017) of verbod van het principe van « Omkering » op baan 01/19 – Raad van State, mei 2005.
De verschillende stakingsvorderingen inzake leefmilieu van 2005 en 2014 maken ook dit principe riskant.

5. **De Omschrijving van een Concentratieplan onder een enige geisoleerde en onteigende corridor**

Dit is de milieu- en stedenbouwkundige politiek die werd ontwikkeld door het Waals Gewest voor de uitbating van haar luchthavens, hoofdzakelijk Liège-Bierset. Men onteigent of men isoleert de woningen gelegen onder een geconcentreerde corridor van vliegbewegingen en men past de luchtvaartkundige procedures aan om onder die geïsoleerde of onteigende corridor een echte luchtautoweg te creëren.

De financieringsfondsen ISOLEX en ISOFIN voor Brussel-Nationaal die voorzien waren in de akkoorden genomen door de Federale Regering in 2000 en 2001 werden nooit gevoed alvorens via de Programmawet van 5 maart 2002 te worden overgedragen aan de luchthavenuitbater.

Ten aanzien van het huidig vliegverkeer in Brussel-Nationaal bestaan er nochtans verschillende corridors die intens worden gebruikt maar zonder enige isolatie of onteigening van de overvlogen zones. Op dezelfde manier worden de landingszones richting banen 25R en 25L in het Sectorplan nog steeds gedefinieerd als « non aedificandi » zones.

6. Omschrijving van een identiek Uitrustingsplan voor al de banen « into the wind »

De snelle opeenvolging van verschillende beslissingen inzake gebruik van de landingsbanen of het vastleggen van de windcomponenten die het baangebruik bepalen heeft niet gezorgd voor een stabiel en rationeel gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal door de tussenkomst van opeenvolgende vaak tegenstrijdige politieke beslissingen die verband houden met de territoriale representativiteit van de beheerders van dit dossier.

Een volkomen neutrale en rechtvaardige oplossing zou erin bestaan de wind en de meteorologische condities het baangebruik te laten bepalen op voorwaarde dat al de banen van Brussel-Nationaal zouden kunnen gebruikt worden zowel voor te landen als voor op te stijgen, en vooral dat ze allemaal met dezelfde veiligheids-accommodaties zouden zijn uitgerust (elektronische ILS begeleiding, EMAS- of RESA zones).

In een dergelijk scenario zouden het enkel de wind en de meteorologische condities zijn (temperatuur, luchtdruk, windsnelheid, neerslag enz….) die te gebruiken best in de wind georiënteerde banen zouden bepalen.

Analyse van de operationele voorstellen

Voorstellen ter verbetering van de uitbating van de Luchthaven Brussel-Nationaal

Overeenkomstig artikel 1 alinea 2 heeft de Ombudsdienst als opdracht het verzamelen en behandelen van de klachten en suggesties van de buurtbewoners over het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Volgende relevante voorstellen die ons in de inhoud van de klachten werden overgemaakt en die werden geanalyseerd zouden, op grond van de voorstellen van de omwonenden, verenigingen en administraties, oplossingen kunnen zijn voor de verbetering van de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal :

Op gebied van de infrastructuur :

- afwerking van de bouw van de geluidswallen rond gans de luchthaven om het grondlawaai te beperken

- bouw van een geluiddichte hall voor het testen van reactoren om het waargenomen grondlawaai te beperken

- verlenging van de banen richting de « non aedificandi » zones

- verlenging van de Taxiway-banen richting drempel van baan 25 Left

- bouw van een nieuwe gedecentreerde baan richting de « non aedificandi » zones

- oprichting van RESA en EMAS veiligheidszones voor de opstijgingen van de banen 07R en 19

Op gebied van de procedures :

- verplichte opstijging vanaf de drempel van baan 25R en niet meer vanaf de kruising Bravo One om een beter stijgingspercentage van de vliegtuigen te bereiken

- RNAV-bochtpunten opleggen voor al de SID opstijgingen om de omlijning van de opstijgzones te verminderen

- de hoogte van de bocht van de opstijgingen naar rechts van baan 25R verminderen naar 600 voet

- de hoogte van de bocht van de opstijgingen naar links van baan 25R verminderen naar 600/1000/1600 voet

- volledige naleving van de Milieustakingsvordering voor de procedure SID 25R CIV Delta via het kanaal

- volledige naleving van de Milieustakingsvordering voor de procedure SID 25R CIV Charlie via de Ring

- betere verdeling en zonder overlapping van de procedures SID 25R met bocht naar rechts richting bakens CIV, HELEN, DENUT en NICKY teneinde het overvliegen van de verstedelijkte gebieden te vermijden

- betere omschrijving van de SID opstijgprocedures vanaf de banen 07 (50/50 verdeling tussen de bocht naar links en de bocht naar rechts, handhaving/afschaffing van de procedure Leuven-Rechtdoor, handhaving/afschaffing van de procedure Leuven-West, verbetering van de gevolgde banen)

- betere definitie van de SID opstijgprocedures vanaf baan 19 (hoogte van de bocht, handhaving/afschaffing van de bocht naar links op 1700 voet, beperking tot de vliegtuigen van meer dan 136 ton, volgen van een Oostelijke track, directe bocht naar links na opstijging, nieuwe IKEA procedure)

- publicatie van RNP landingsprocedures voor al de banen met een naderingshoek van 3,5° om een hoge naderingshoogte te verkrijgen, definitieve CDO procedures opleggen en een interceptie van de as op minimum 3.000 voet

- Update van de definitie van de vliegtuigen die in aanmerking komen voor de procedures bestemd voor de zwaardere vliegtuigen en terugtrekken van die vliegtuigen van de procedure bocht naar links SID 25R Charlie op 1700 voet

- verduidelijken en stabilisatie van de waarden van de windcomponenten

- binnen het PRS, strikte toepassing van de definitie van rukwind volgens de internationale ICAO regelgeving

- aanpassing van de koerscorrectie in de procedures SID 01 (013°) ten opzichte van de huidige correcties TR 008 of TR 028 teneinde de verstedelijkte gebieden te vermijden

- aanpassing van de koerscorrectie in de procedures SID 07R (069°) ten opzichte van de huidige correctie TR 062 teneinde de verstedelijkte gebieden te vermijden

- aanpassing van de koerscorrectie in de procedure SID 19 CIV Lima naar een lagere track (115° of 120°) ten opzichte van de huidige track (130°) om een echte IKEA procedure te creëren teneinde de verstedelijkte gebieden te vermijden

- regelmatiger gebruik van de naderingsprocedures bij STAR.01 landingen via GOSLY en MAKOB teneinde de verstedelijkte gebieden te vermijden; zoals gepubliceerd in de AD2.EBBR-IAC.07b *" Alternate routes RWY01 on ATC discretion only "*

- verdeling van de landingen tussen de banen 25R en 25L

- vermindering van de maximale individuele toegelaten geluidsniveaus per vliegtuig tijdens de nacht en overdag (QC = Quota Count)

- progressieve vermindering en vervolgens totaal verbod van de nachtvluchten voor nachtperiode uitgebreid naar 22.00 uur tot 06.59 uur lokaal

- strikte naleving van de instructies van de gezagsinstanties en de luchtvaartprocedures in de AIP, van de hoogtes van de bocht, van de exit-punten en van de te overvliegen waypoints

- strikte naleving van al de veiligheidsstudies betreffende het baangebruik

- strikte naleving van al de geldende gerechtelijke beslissingen

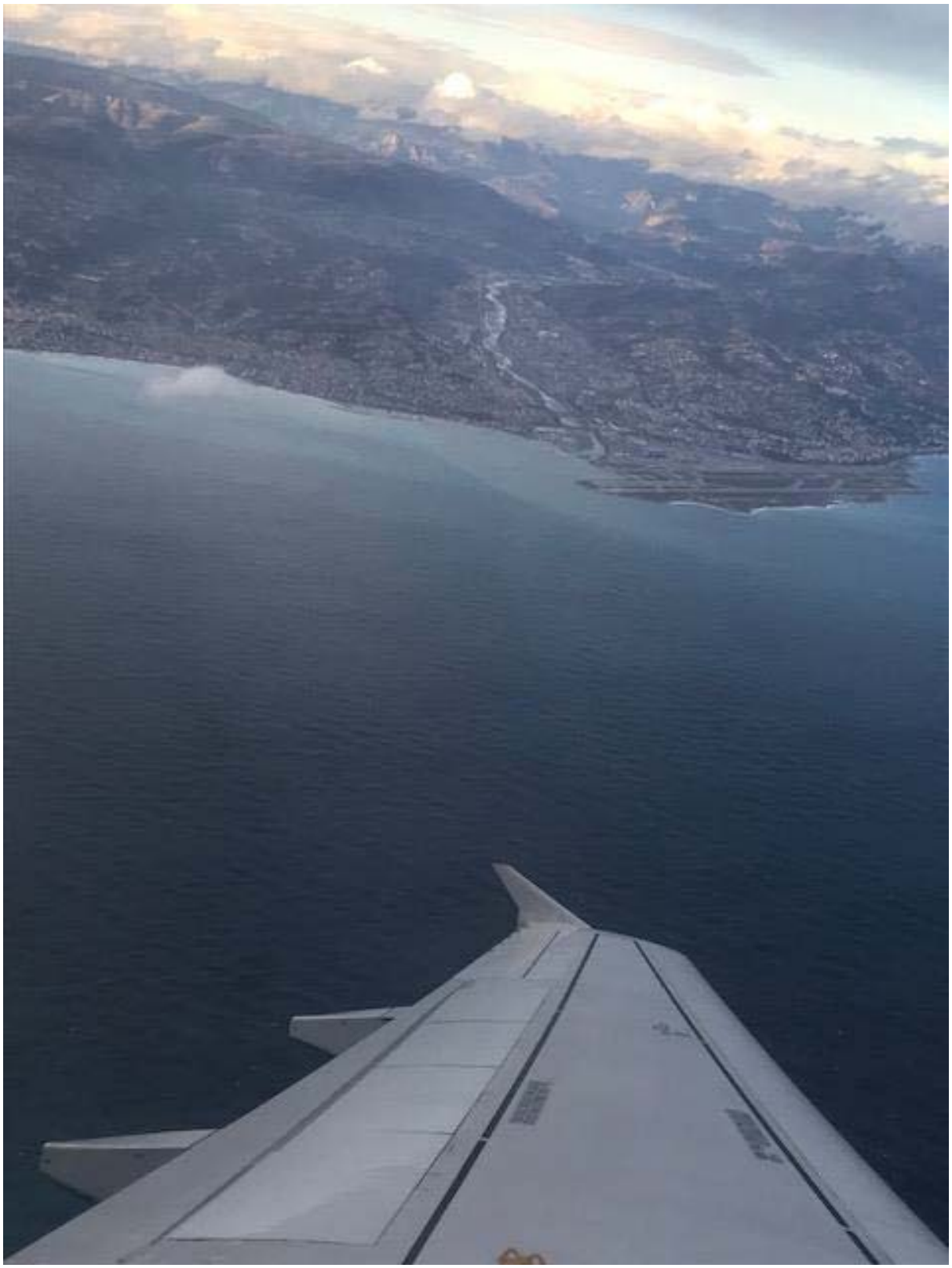
<u>Op het niveau van de beschikbaarheid van de gegevens :</u>

- volledige transparantie van het besluitvormingsproces van Belgocontrol in de baanselectie

- openbaarheid van de BARWIS en RAAS realtime-gegevens van Belgocontrol

- openbaarheid van de gegevens die in realtime worden geregistreerd door de anemometers van Belgocontrol

brussels airport mediation



Verbeteringen bekomen door de Ombudsmannen

Sinds 2002 hebben de Ombudsmannen, op basis van de suggesties die in de meldingen werden geformuleerd, volgende belangrijke verbeteringen bekomen:

- talrijke aanpassingen of correcties van de banen van de procedures vanaf al de banen van de luchthaven Brussel-Nationaal
- in 2013, publicatie van een nauwkeurige tabel van de windcomponenten die in aanmerking komen voor de baanselectie
- beperking van het opstijggewicht voor de opstijgingen van baan 19 bij gemengd en gemeenschappelijk baangebruik
- afschaffing van de niet in de AIP gepubliceerde shortcuts bij landingen
- strikte naleving van de zones met overvliegverbod
- uitbreiding van het netwerk van sonometers
- oprichting, definitie en aanpassing van het principe van individuele quota van geluidshinder
- terugtrekken van al de her-gecertifieerde vliegtuigen met straalpijp op het einde van de reactoren
- afschaffing van bepaalde opstijgprocedures
- nieuwe opstijgprocedures
- invoering van periodes zonder opstijgingen
- gemeenschappelijk gebruik van banen bij werkzaamheden op de preferentiële banen

Dit toont aan dat de Ombudsmannen, zelfs al komen ze tussen op een politieke beslissing, toch in staat zijn er, mede door hun diepgaande kennis van het dossier en op basis van de vele voorstellen die hen in de meldingen worden voorgelegd, perfecte samenvattingen van te maken die aan de Federale Regering worden voorgelegd met het oog op een eventuele aanpassing, correctie of wijziging van de procedures.

Op dit punt nemen de Ombudsmannen volledig hun opdracht op zich om te bemiddelen en tussen te komen in het oplossen van de conflicten.

Verhouding met de luchthavenactoren

Staatssecretaris of Minister van Mobiliteit :

- antwoord op al de vragen
- communicatie over het baangebruik (Barwis, Meteo, PRS)
- overbrenging van analyses en studies :
    - ✈ Verduidelijking van de windnormen, 26 april 2016
    - ✈ Naleving van het PRS en de windnormen, 12 oktober 2016
    - ✈ Naleving van de Milieustakingsvordering, 18 oktober 2016
    - ✈ Definitie en begrip zwaarder vliegtuig, 18 oktober 2016

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer :

- Administratieve dossiers en uitrusting
- Begroting en Financiën

Directoraat-Generaal Luchtvaart :

- Verzoeken betreffende de naleving van het PRS
- Verzoeken betreffende de naleving van de procedures gepubliceerd in de AIP
- Luchtvaartwetgeving
- Slot Monitoring Meeting

BELGOCONTROL :

- Administratieve dossiers van het gedetacheerd personeel
- Evaluatie van de overeenkomst betreffende het detacheren van personeel
- Abonnementen op de luchtvaartkundige AIP publicaties
- Bezetting van de lokalen in gebouw S
- BARWIS-conventie
- Medewerking in de analyse van de gebeurtenissen

LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN :

- regelmatige contacten en positieve uitwisseling van informatie

EXPLOITANT AEROPORTUAIRE BRUSSELS AIRPORT COMPANY :

Ondanks onze talrijke pogingen om de Directeur van de luchthaven te ontmoeten stellen we met spijt vast dat het onmogelijk is met hem te communiceren en betreuren we dit gebrek aan dialoog dat ons niet toelaat onze opdrachten in alle autonomie en zelfstandigheid uit te voeren wegens zijn negatieve houding :

- intrekken van de luchthavenbadges in augustus 2016 zonder enige fout van de Ombudsdienst
- weigering om te communiceren met de Directie van de Ombudsdienst
- verwijten van de Directeur van de Luchthaven aan het adres van de Directeur van de Ombudsdienst door het door elkaar halen van handelingen uitgevoerd in naam van een Minister tijdens de detachering van de Directeur van de Ombudsdienst (weigering van de Boeing 777 tijdens de nacht, weigering van de Low-Cost terminal, weigering van het koninklijk besluit op de gedifferentieerde luchthavenbelastingen, juridische argumenten, weigering te communiceren over de werken aan de banen, weigering baan 19 uit te rusten met RESA/EMAS bescherming) ; en de functie van Ombudsman; de handelingen in kwestie zijn niet gebonden aan de Ombudsman, ze weerspiegelen geen persoonlijke stellingname en ze werden wel degelijk genomen en besloten in naam van de Staatssecretaris of de Minister van Vervoer
- andere niet passende en persoonlijke grieven aan het adres van de Ombudsienst

LEEFMILIEU BRUSSEL:

- Begeleidingscomité
- Geluidskaarten lawaai
- Overzicht van de geluidsmeters van het IBME-BIM geluidsnet

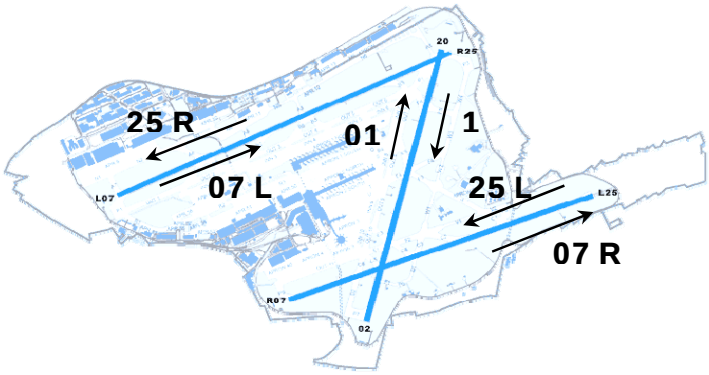
SLOT COORDINATOR:

- Slot Monitoring Meeting

Luchvaartprocedures Luchthaven Brussel-Nationaal :

Algemene Inlichtingen

Luchtvaartprocedures



Het banenstelsel is het volgende

- Baan 25 R - Rechts (georiënteerd naar 244° in de richting van Brussel) of in de tegenoverstelde richting 07 L – Links (georiënteerd naar 064° richting Leuven) ; 3.638 meter lang, het is de baan die parallel loopt met de Haachtse Steenweg die gebruikt wordt in de richting Oost naar West (25 R) voor de opstijgingen en de landingen, en in de richting Oost naar West (07 L) enkel voor bepaalde opstijgingen van zwaardere vliegtuigen of richting baken. Ze vormt de bovenste staaf van de « Z ».
- Baan 25 L – Links (georiënteerd naar 249° in de richting van Brussel) of in tegenovergestelde richting 07 R - Rechts, (georiënteerd naar 069° richting Leuven) die parallel loopt met de eerste baan ; maar is er +/- 2 kilometer van verwijderd, 3.211 meter, ze loopt van Kortenberg naar Zaventem-Centrum en loopt over de Waterloze steenweg. Ze wordt gebruikt voor de landingen van het Oosten naar het Westen (25 L) voor de vliegtuigen komende van Leuven en Erps-Kwerps of soms voor de opstijgingen richting Zaventem ; maar voor al d opstijgingen van West naar Oost (07 R). Ze vormt het onderste staafje van de « Z ».
- Baan 01 (georiënteerd naar 013° van het Zuiden naar het Noorden) of in omgekeerde richting baan 19 (georiënteerd naar 193° richting Noord-Zuid), 2.984 kort en hellend, het is de diagonale staaf van de « Z », die vertrekt van Melsbroek richting Sterrebeek. Ze wordt gebruikt voor al de landingen en opstijgingen richting Zuid-Noord (01), vaak bij een sterke wind uit richting Noord of Noordoost ; ze wordt gebruikt voor de opstijgingen in de richting Noord-Zuid (19) richting Sterrebeek en Wezembeek-Oppem.

De vliegtuigen evolueren in het luchtruim door zich altijd te bewegen ten opzichte van een luchtvaartkundige baken aan de grond en in functie van de eindbestemming.

CIV	=	Chièvres, Zuidelijke bestemmingen (Frankrijk,Spanje,Portugal, Afrika)
KOKSY	=	Koksijde, Westelijke bestemmingen (Groot-Brittannië)
DENUT	=	Bassevelde-Eeklo, Westelijke bestemmingen (Groot-Brittannië+240 ft)
HELEN	=	Axel-Zelzate, Noordelijke bestemmingen (Nederland,Groot-Brittannië)
ELSIK	=	Kleine-Brogel, Noordelijke bestemmingen (weinig gebruikt)
NICKY	=	Sint-Niklaas, Noordelijke bestemmingen (Scandinavië)
LNO	=	Olno, Oostelijke bestemmingen (Noord-Duitsland)
SPI	=	Sprimont, Oostelijke bestemmingen (Noord-Duitsland)
SOPOK	=	Lierneux-Diekirch (L), Oostelijke bestemmingen (boven Francfurt)
PITES	=	Wasserbillig (L), Oostelijke bestemmingen (zuiden van Karlsruhe)
ROUSY	=	Bettembourg (L), Zuidoostelijke bestemmingen (Frankrijk)
RITAX	=	Bertogne
GILOM	=	Beauvechain
REMBA	=	Autre-Eglise
NIVOR	=	Wauthier-Braîne
RUDIX	=	Ohey-Andenne

De externe temperatuur, de luchtdruk en de wind oefenen een invloed uit op de vlucht van de vliegtuigen : dit verklaart waarom de vliegcorridors breed zijn et de overvluchten hetzij links, hetzij rechts van een waarnemingspunt plaatsvinden. De vliegtuigen overvliegen niet altijd juist hetzelfde punt.

De luchtvaartprocedure die de vliegtuigen moeten volgen wordt uitvoerig beschreven in de Aeronautical Information Publication (A.I.P) via volgende typologie :

Voorbeeld : CIV 4 C = 4e versie van de route richting Chièvres vanaf baan 25

Cijfer = nummering van de versie van die baan
Laatste letter = gebruikte baan

Landingsprocedures

A banen 19 & 25
B banen 01 & 07

Opstijgprocedures

C baan 25R (enkel overdag, vliegtuigen met 1-2 of 3 reactoren bocht 700/1700 voet)
D baan 25R (enkel overdag, vliegtuigen met 4 reactoren bocht 4000 voet + Kanaal)
F baan 01
H enkel baan 07 Left, procedure Rechtdoor
J enkel baan 07 Right, procédure Rechtdoor
L baan 19 (bocht Helen, Denut en Nicky op 1700 voet naar rechts)
N baan 19 (bocht Helen, Denut en Nicky op 700 voet naar rechts Single RWY)
P enkel baan 07 Left, speciale CIV bocht naar links 1700 voet
Q enkel baan 25 Left
U enkel baan 07 Right, speciale CIV-procedure met bocht naar links
W enkel baan 07 Left, procedure Leuven West (opgeschort sinds 2015)
Y ***baan 25 (Kanaalroute nacht en weekend ; afgeschaft sinds 2015)***
Y enkel baan 07 Right, procedure Leuven West (opgeschort sinds 2015)
Z baan 25 (Omleidingsroute via de Ring)

Aanpassing van de procedures als gevolg van magnetische variatie

- 19 januari 2006, (magnetische correctie), aanpassing beschrijving van de procedures (Track, radiaal)

- 5 april 2012, (magnetische correctie), aanpassing beschrijving van de procedures (Track, radiaal)

- 19 september 2013, (magnetische correctie) , aanpassing van de benaming van de banen 02/20 in 01/19

- 03 maart 2016, (magnetische correctie), aanpassing van de beschrijving van de procedures (Track, radiaal)

Beslissingen genomen door de Regering

Ministerraad van 19 december 2008 - B.63
Ministerraad van 26 februari 2010 – B.22

Regeringsverklaring van 1 december 2011, pagina 153, over de staatsbedrijven en de regeringsverklaring afgelegd aan het Huis voor Afgevaardigden op 7 december 2011 :

De regering zal erover waken dat Belgocontrol een kwaliteitsvolle en kostenefficiënte luchtverkeersleiding organiseert. Zij zal er ook over waken dat Belgocontrol een proactieve houding betreffende de samenwerking met andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten aanneemt (ANSP's).

Zij zal tevens de integratie van het bedrijf in het programma "eengemaakt Europees luchtruim" met bijzondere aandacht voor het functioneel luchtruimblok van centraal Europa (FABEC) ondersteunen. De regering zal een kader vastleggen om de ontwikkeling van Belgocontrol te bevorderen en de integratie van de militaire luchtverkeersleiding te realiseren, rekening houdende met de Europese en internationale verplichtingen. Om dat te bereiken zal het bedrijf hervormd worden.

Ter gelegenheid van de onderhandeling betreffende de nieuwe beheersovereenkomst, en na de redenen voor het tekort van Belgocontrol te hebben onderzocht, zal de regering het geheel van de middelen bestuderen waardoor het bedrijf een structureel financieel evenwicht kan terugvinden. In dat verband zullen er discussies worden gevoerd met het geheel van de belanghebbenden en/of zij die een bijdrage leveren tot de diensten van Belgocontrol, met naleving van de Europese concurrentieregels. Deze discussies zouden er eventueel toe kunnen leiden dat, met instemming van de Gewesten, het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 wordt geüpdatet.

De beslissingen van de Ministerraden van 19 december 2008 en 26 februari 2010 in het kader van het beheer van de geluidshinder op de luchthaven Brussel-Nationaal zullen volledig worden uitgevoerd. Er zal met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een samenwerkingsakkoord i.v.m. geluidsnormen onderhandeld worden. De regering zal er ook over waken dat er een onafhankelijke openbare autoriteit wordt opgericht om de geluidshinder van de vliegtuigen die vanuit de luchthaven Brussel-Nationaal over de huizen vliegen te controleren. Deze onafhankelijke autoriteit zal vanuit het directoraatgeneraal Luchtvaart worden opgericht."

Reeds uitgevoerde punten van de overeenkomst

- ✓ Beperking van de MTOW tot 200 ton op baan 20 : van kracht sinds 1 juli 2010
- ✓ Periodes van nacht zonder opstijgingen : Het Ministerieel Besluit van 6 april 2009, van kracht sinds 25 oktober 2009, dat een verwarring invoert tussen periodes van nacht zonder opstijgingen en periodes van nacht zonder slot, wordt momenteel aangepast om goed te verduidelijken dat de opstijgingen verboden zijn
- ✓ Vermindering van de individuele QC bij het opstijgen : de reële waarden van het akkoord werden gepubliceerd in de AIP van april 2012 omdat de cijfers die werden

gepubliceerd in het Ministerieel Besluit van 27 juli 2009, van kracht op 25 oktober 2009, niet in overeenstemming waren met de exacte cijfers die waren opgenomen in de beslissing van de Ministerraad

- ✓ Beperking van het jaarlijks aantal nachtvluchten tot 16.000 bewegingen : Het Ministerieel Besluit werd gepubliceerd op 21 januari 2009
- ✓ Intrekking van het Spreidingsplan: van kracht sinds 2 februari 2009
- ✓ Nieuw principe van baangebruik tijdens de dag en de nacht : van kracht sinds 2 februari 2009
- ✓ Reactivatie van het Overlegforum voor de Luchthaven Brussel-Nationaal : van kracht sinds 20 april 2012

Aanpassing van de luchtvaartprocedures et datum van tenuitvoerlegging

Fase 1 – 28 juli 2012 :

betreft 1 opstijgprocedure :

- ✓ Vluchten CIV 25R van zaterdag en zondag, overheveling van de Chabert route CIV 1 E naar de Kanaal route, CIV 8 D ; **van kracht sinds zaterdag 28 juli 2012**

Fase 2 – 13 december 2012 :

betreft 3 opstijgprocedures :

- ✓ Herdefiniëring van de in 2003 bestaande route richting CIV vanaf baan 20
- ✓ Gebruik van de dag-routes tijdens de nacht voor de opstijgingen richting zuidoost
- ✓ Afschaffing van de huidige nachtroutes PITES 3 N en ROUSY 3 N ; **van toepassing sinds donderdag 13 december 2012**

Fase 3 – 11 juli 2013 :

betreft 1 landingsprocedure :

- ✓ De shortcut landingsprocedures richting baan 02 vanaf Tienen-Leuven richting Wavre – Rixensart en Ter Hulpen, die in geen enkel Regeerakkoord noch in een luchtvaartkundige publicatie voorkwamen, werden verboden door de instructie van het DGLV van 6 december 2012, en hun afschaffing werd inderdaad bevestigd door Belgocontrol sinds 11 juli 2013. De benaderingsprocedure naar baan 01 zoals gepubliceerd in de AIP onder kaart AD2 EBBR IAC.07 moet strikt worden gevolgd ; **van kracht sinds donderdag 11 juli 2013**

Fase 4 – 19 september 2013 :

- ✓ **WINDNORMEN** : een instructie werd aan BELGOCONTROL gegeven in september 2012, de IKW heeft echter een validatiestudie van de windnormen op baan 02/20 gevraagd, om budgettaire redenen kon deze studie pas geprogrammeerd worden in 2013, de EGIS-AVIA studie werd gefinaliseerd op woensdag 3 juli 2013 en meteen opgestuurd naar de vertegenwoordigers van de Vicepremiers belast met de coördinatie en het algemene politieke beleid.

In overeenstemming met de beslissingen van de Ministerraad werd een nieuwe instructie van het DGLV genomen op 17 juli 2013 betreffende de baanselectie op Brussel-Nationaal naar Belgocontrol gestuurd met als doel de periodes van anticipatie voor elke baanwissel te beperken, de begrippen gemiddelde wind en maximale wind zo duidelijk mogelijk te omschrijven en hun berekeningswijze te verduidelijken, de windnorm op de niet preferentiële banen te verduidelijken, de windgegevens die in aanmerking moeten komen en de limietwaarden die in het informaticasysteem van de verkeerstoren van Belgocontrol moeten worden ingevoerd vast te leggen:

- ✓ 0 knopen rugwind op de niet-preferentiële banen 01 en 07, bij condities van “light wind” zoals gedefinieerd door ICAO
- ✓ 7 knopen effectieve rugwind op de preferentiële banen 19 en 25, gemiddelde snelheid van de wind over 2 minuten als de wind op stabiele wijze blaast
- ✓ Beperking van de tonnenmaat bij opstijgingen tot max. 200 ton op baan 19 (tussen 80 en 200 ton ligt de beoordeling bij de piloot)
- ✓ Onder de 7 knopen, geen enkele invloed van de maximumverschillen van minder dan 20 seconden ten opzichte van de gemiddelde wind
- ✓ Limiet van maximum 12 knopen voor occasionele rukwinden die een verschil zijn van meer dan 5 knopen met de gemiddelde wind over een periode van 10 minuten (maximale waarde over 3 seconden als de maximale windsnelheid de gemiddelde wind met ten miste 5 knopen overschrijdt)
- ✓ Een wind die in windstoten blaast, d.w.z dat er een verschil is van meer dan 10 knopen ten opzichte van de gemiddelde windwindsterkte, heeft altijd een baanwissel tot gevolg
- ✓

RWY in use		**Tailwind**	**Tailwind max.**	**Crosswind**	**Crosswind max.**
	01	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
	07R/L	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
PRS OFF	**19**	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
PRS ON	**19**	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt
	25R/L	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt

- ✓ **Deze wijzigingen zijn van toepassing in het amendement van de AIP van donderdag 19 september 2013 gelijktijdig met de wijziging van de benaming van baan 02 in 01 en van baan 20 in 19 naar aanleiding van de magnetische variatie.**

Fase 5 – 9 januari 2014 :

betreft 2 opstijgprocedures :

- ✓ BOCHT RECHTS NOORDEN : herdefiniëring van de routes CHIEVRES en DENUT

Fase 6 – 6 februari 2014 :

Betreft meerdere opstijgprocedures :

- ✓ BOCHT LINKS OOSTEN : herdefiniëring van de routes SOPOK, PITES en ROUSY
- ✓ Wijziging van de gebruiksvoorwaarden van de routes : 136 ton voor de C-routes en meer dan 136 ton voor de D-routes
- ✓ Nieuwe Y-routes te gebruiken voor de meer dan 136 ton naar de bestemmingen Lno, Spi, Pites, Rousy en Sopok als het militair luchtruim beschikbaar is
- ✓ Wijziging van de voorwaarden van gebruik van de alternatieve omleidingsroutes Z en D

Fase 7 – 6 maart 2014 :

Betreft meerdere opstijgprocedures :

- ✓ Wijziging van de opstijgroutes 07 Right richting bakens Civ, Lno, Spi, Pites, Rousy en Sopok door een rechtdoor opstijgen in de as van de baan

Deze 7 fases werden door de Arresten van de Raad van State n° 238.283 en 238.284 van 22 mei 2017 gevalideerd, deze instructies zijn geen plannen noch programma's en ze zijn niet onderhevig aan een beoordeling van de milieueffecten. De directeur van de Ombudsdienst is een bekwaam iemand inzake het vliegverkeer en heeft geen enkel belangenconflict

***

brussels airport mediation

Opeenvolging van Ministers belast met het luchthavendossier

- Alfred Bertrand (CVP), 19.03.1966 tot 08.11.1971
- Fernand Delmotte (PSB), 21.01.1972 tot 23.11.1972
- Edouard Anseele (BSP), 26.01.1973 tot 23.10.1973
- Jef Ramaekers (BSP), 23.10.1973 tot 19.01.1974
- Jos Chabert (CVP), 25.04.1974 tot 09.04.1980
- Guy Spitaels (PS), 18.05.1980 tot 02.04.1981
- Valmy Féaux (PS), 09.04.1981 tot 21.09.1981
- Herman De Croo (PVV), 17.12.1981 tot 13.12.1987
- Jean-Luc Dehaene (CVP), 09.05.1988 tot 07.03.1992
- Guy Coëme (PS), 07.03.1992 tot 23.01.1994
- Elio di Rupo (PS), 23.01.1994 tot 23.06.1995
- Michel Daerden (PS), 23.06.1995 tot 12.07.1999
- Isabelle Durant (Ecolo), 12.07.1999 tot 05.05.2003
- Laurette Onkelinx (PS), 05.05.2003 tot 12.07.2003
- Bert Anciaux (Spirit), 12.07.2003 tot 20.07.2004
- Renaat Landuyt (SP-a), 20.07.2004 tot 20.12.2007
- Yves Leterme (CD&V), 21.12.2007 tot 14.02.2008
- Inge Vervotte (CD&V), ff, 15.02.2008 tot 02.03.2008
- Yves Leterme (CD&V), 03.03.2008 tot 19.03.2008
- Etienne Schouppe (CD&V), 20.03.2008 tot 06.12.2011
- Melchior Wathelet (cdH), 07.12.2011 tot 21.07.2014

- Catherine Fonck (cdH), 21.07.2014 au 11.10.2014
- Jacqueline Galant, (MR), 11.10.2014 tot 18.04.2016
- François Bellot, (MR), 18.04.2016

Opeenvolging van politieke beslissingen

5 september 1991 :

Politiek akkoord " De Nationale luchthaven en omgeving : naar een harmonieus evenwicht"

31 december 1999 :

Ministerieel besluit op de beperking van de nachtvluchten met verbod op elk vliegverkeer tijdens de nacht

11 februari 2000 :

1e politiek akkoord over de problematiek van de luchthaven dat beslist om het aantal personen blootgesteld aan lawaaihinder zo veel mogelijk en op een systematische manier te beperken

9 februari 2001 :

2e politiek akkoord over de problematiek van de luchthaven beoogt dat alle nachtvluchten vanaf één enkele baan en op één enkele baan worden geconcentreerd

22 februari 2002 :

Principieel akkoord tussen de federale Regering, de Vlaamse Regering en de Regering van het Brussels Gewest betreffende een samenhangende politiek op gebied van nachtelijke geluidshinder op de luchthaven Brussel-Nationaal

16 juli 2002 :

Bevestiging door het Interministerieel Overlegcomité van het principieel akkoord van 22 februari 2002 over de invoering van geoptimaliseerde opstijgroutes tijdens de nacht

29 november 2002 :

Het Interministerieel Overlegcomité stelt de veranderingen van het baangebruik uit

24 januari 2003 :

Het Interministerieel Overlegcomité voert het begrip van een zekere spreiding van de nachtvluchten in om het gebleken probleem van frequentie op te lossen, de bestemming van de vluchten wordt als logisch spreidingscriterium genomen, het principe van concentratie van de routes tijdens de nacht wordt opgegeven

10 juli 2003 :

Programma van de meerderheidsregeringspartijen die een principe van rechtvaardige verdeling van de vluchten rond de luchthaven opstellen

28 oktober 2005 :

Project van spreiding door rotatieconcentratie van het baangebruik (geen akkoord)

05 mei 2006 :

Eerste wetsontwerp over de vastlegging van de vluchtprocedures, discussies in het Parlement

19 december 2008 :

Regeerakkoord over een billijke verdeling van de vluchten

26 februari 2010 :

Regeerakkoord over een billijke verdeling van de vluchten

3 december 2011 :

Regeringsverklaring over een uitvoering van de regeringsverklaringen 2008/2010 met als doel een billijke verdeling van de vluchten

23 oktober 2014 :

Instructie over het Moratorium op de brede 25R bocht en de CIV-kanaalprocedure

Belangrijkste aanpassingen van de vluchtprocedures

Tot 15 mei 1972 :

Baanselectie in functie van de dominante winden. Baan 25R is de preferentiële baan : de schroefvliegtuigen draaien op 2000 voet en de straalvliegtuigen op 3000 voet, 's nachts opstijgingen van baan 02 tussen 23 uur 00 en 06 uur 30

Van 16 mei 1972 tot 31 juli 1972 :

Uitproberen van de opstijgroutes van baan 25R met bocht naar links en naar rechts op 500 voet, bocht naar links enkel voor de schroefvliegtuigen. De andere vliegtuigen naar GATTA draaien naar rechts en volgen een omleidingsprocedure rond Brussel (ingevoerd per NOTAM 11 van 18 april 1972 en afgeschaft per NOTAM 27 van 20 juli 1972)

1 augustus 1972 tot 31 oktober 2002 :

Baanselectie in functie van de dominante winden, baan 25R preferentieel, bocht naar rechts op 700 voet en op 1700 naar links om de gemeente van Zaventem te vermijden

17 januari 1974 :

De zwaardere vliegtuigen draaien naar links op een hoogte van 4000 voet, nieuwe DELTA opstijgprocedure

22 juli 1974 tot 22 februari 2001 :

De 25R opstijgingen richting Chièvres volgen de rechtlijnige "Chabert"- route van vrijdag 17 uur 00 tot maandag 06 uur 00 ter vervanging van de Ring- route

19 december 1988 :

Opstijgbaan 20 is tijdens de nacht preferentieel voor de opstijgingen naar het oosten vanaf 02 uur 30

10 december 1992 :

Nieuwe speciale opstijgprocedure van 25R " Ronde van Brabant " genaamd die een rondweg maakt via het Noorden en de Ring van Brussel

03 februari 1994 :

Afschaffing van de mogelijkheid om baan 02 tijdens de nacht te gebruiken voor de opstijgingen met het oog de hinder beter te verdelen

22 mei 1997 :

Volledige afschaffing van de speciale rondweg-opstijgprocedure ‘Ronde van Brabant’ tijdens de nacht

12 october 2000 :

De 25R bocht naar links wordt uitgevoerd op 2000 voet

23 februari 2001 :

Afschaffing van de speciale weekend-procedure " Chabert Route "

19 april 2001 :

Opnieuw invoeren van de speciale rondweg opstijgprocedure " Ronde van Brabant " via het noorden en de Ring van Brussel

31 oktober 2002 :

Voorbereidende fase van de concentratie tijdens de nacht door nieuwe opstijgprocedures enkel vanaf baan 25R, « A.AC. – geoptimaliseerde klim »

26 december 2002 :

Intrekken van het project van concentratie tijdens de nacht voor al de opstijgingen van baan 25R

15 mei 2003 :

Lichte spreiding tijdens de nacht in de partiele concentratie, enkel voor vliegtuigen met een individuele geluidsquota onder de 4 die van baan 20 opstijgingen richting Chièvres en Huldenberg

12 juni 2003 :

Versterkte spreiding tijdens de nacht in een partiele concentratie

12 juni 2003 :

De 25R bocht naar links vindt plaats op 1700 voet

12 juni 2003 :

Een nieuwe nachtprocedure door Brussel (Kanaalroute) wordt in dienst genomen voor de vluchten naar het baken CIV in Chievres (enkel voor de vliegtuigen met een individuele geluidsquota van minder dan 4)

22 juli 2003 :

Versterkte spreiding tijdens de nacht in een gedeeltelijke concentratie zonder quota-limiet op baan 20, al de vluchten richting Huldenberg vertrekken van baan 20

15 maart 2004 :

Invoering van het principe van "omkering", dit is de volledige handhaving van het vliegverkeer op dezelfde baan 02/20 in functie van de meteorologische omstandigheden

(men keert om van 02 op 20 of van 20 op 01 in functie van de voorziene preferentiële periodes in geval van onmogelijkheid het plan toe te passen ten gevolge van de meteorologische omstandigheden)

22 mars 2004 :

Spreiding tijdens de nacht door banenwissel in functie van een spreidingsplan en een uurregeling

27 mars 2004 :

Opnieuw in gebruik nemen van de speciale procedure naar het baken CIV in Chièvres, de zogenaamde « Chabert route », maar enkel op zaterdag en zondag tussen 06 uur 00 en 23 uur 00 als baan 25R in gebruik is

15 avril 2004 :

Het stijgingspercentage van opstijgende vliegtuigen dat minimum 4% bedroeg tot 3200 voet wordt verhoogd naar 7%

18 avril 2004 :

Spreiding tijdens de dag door banenwissel maar enkel tijdens het weekend volgens een spreidingsplan en een uurregeling

28 avril 2005 :

Beperkte spreiding zonder preferentieel gebruik van baan 01 in uitvoering van het Arrest van het Hof van beroep van Brussel van 17 maart 2005

22 mei 2005 :

Beperkte spreiding op zaterdag zonder preferentieel gebruik van baan 20

8 mei 2006 :

Afschaffing van het principe van "omkering " op de banen 02/20

2 februari 2009 :

Afschaffing van elk Spreidingsplan

28 juli 2012 :

Afschaffing van de speciale weekendprocedure, de zogenaamde « Chabert route », en eerste ingebruikneming van een « billijke Verdeling van de 25R-opstijgingen»

28 juli 2012 :

De vluchten overdag richting het baken van Chièvres gebruiken op zaterdag en zondag tijdens de Kanaalprocedure

13 december 2012 :

Aanpassing van de opstijgprocedures van baan 20

11 juli 2013 :

Afschaffing van de shortcuts bij de benaderingsfase van de landingen op baan 02

19 september 2013 :

Banen 02/20 worden banen 01/19 naar aanleiding van magnetische variatie

09 januari 2014 :

Aanpassing van de opstijgprocedures naar het noorden vanaf baan 25R

06 februari 2014 :

Aanpassing van de opstijgprocedures naar het oosten en het zuiden vanaf baan 25R

06 mars 2014 :

Aanpassing van de opstijgprocedures naar het oosten op de banen 07R/L, Rechtdoor

02 avril 2015 :

Wijziging van de opstijgprocedures naar het oosten en het zuiden vanaf baan 25R, afschaffing van de brede bocht 25R naar de bakens Sopok, Pites en Rousy – Milieustakingsvordering

Wet op de uitwerking van luchtvaartprocedures

Versie n° 1 van 5 mei 2006, Minister Landuyt :

Wetsontwerp 51/2466 betreffende het vastleggen van vluchtprocedures, discussies in de Commissie van Infrastructuur van het Federaal Parlement, niet opgevolgd project

Versie n° 2 van 2 juni 2010, Staatssecretaris Schouppe :

Voorontwerp van Wet betreffende het exploitatiekader van de luchthaven Brussel-Nationaal, onderworpen aan de Gewesten, geen enkele regeringsmeerderheidsovereenkomst, niet opgevolgd project

Versie n° 3 van 25 april 2014, Staatsecretaris Wathelet :

Wetsontwerp betreffende de uitwerking, vastlegging en validatiemethodes van het geheel aan luchtvaartprocedures in België, wetsontwerp betreffende de opvolging en de controle van de vluchtoperaties en exploitatiebeperkingen op de luchthaven van Brussel-Nationaal en de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan van de geluidshinder die verband houdt met de het overvliegen van woningen vanaf de luchthaven van Brussel-Nationaal. Overeenkomst in eerste lezing in de Ministerraad, ter raadpleging aan de Gewesten en ter advies aan de Raad van State overgemaakt, niet opgevolgd project

Versie n° 4 van 13 october 2016, Minister Galant :

Voorontwerp van wet betreffende de invoering van vliegprocedures en exploitatiebeperkingen en oprichting van een onafhankelijk controleorgaan betreffende de luchthaven Brussel-Nationaal, niet opgevolgd project

Organisatie van de nachtvluchten sinds 1988

19.12.1988	Opstijgingen van baan 20 en 25R in functie van de bestemmingen
10.12.1992	Opstijgingen van baan 20 en 25R met Ronde van Brabant
31.10.2002	Concentratie van het traject van de noordelijke routes vanaf 25R
26.12.2002	Concentratie van al de opstijgingen boven het noorden (nooit toegepast)
15.05.2003	Lichte spreiding in de concentratie
23.07.2003	Versterkte spreiding in de concentratie
22.04.2004	Spreiding van de banen en de trajecten volgens de uurschemas
02.02.2009	Definitieve afschaffing van het Spreidingsplan
02.02.2009	Gemengde opstijgingen van banen 20 en 25R in functie van de gevolgde bestemmingen
25.10.2009	Gemengde opstijgingen van banen 20 en 25R in functie van de gevolgde bestemmingen maar met 3 stille nachten zonder opstijgingen
01.07.2010	Gemengde opstijgingen van banen 20 en 25R in functie van de gevolgde bestemmingen met beperking van het maximale gewicht bij opstijging tot 200 ton op baan 20 en met 3 stille nachten zonder opstijgingen

Periode	Gebruik van baan 20	Gebruik van baan 25 R
19.12.1988	02.30 tot 06 uur, de vertrekken naar Huldenberg en het oosten	23.00 tot 06 uur, al de vertrekken naar het noorden, het westen en het zuiden
10.12.1992	02.00 tot 06 uur, enkel de vertrekken naar Huldenberg	23.00 tot 06 uur, N-W-Z, en de Heavy 's[2] naar Hul hebben de toelating om tussen 23 en 06 uur op te stijgen volgens de « Ronde van Brabant » procedure
09.12.1993	02.00 tot 06 uur, enkel de vertrekken naar Huldenberg	23.00 tot 06 uur, N-W-Z, en de Heavy 's en B727 naar Hul MOETEN vertrekken van baan 25 R tussen 23 en 06 uur volgens de « Ronde van Brabant » procedure
28.04.1994	01.00 tot 06 uur, enkel de lichte vliegtuigen naar Huldenberg	23.00 tot 06 uur, N-W-Z, en de Heavy 's, B727 en vliegtuigen waarvan de prestaties niet toelaten op te stijgen van baan 20 MOETEN vertrekken van baan 25 R tussen 23 en 06 uur op de « Ronde van Brabant » procedure
22.05.1997	01.00 tot 06 uur, enkel de opstijgingen naar Chièvres en Huldenberg voor al de vliegtuigtypes	23.00 tot 06 uur N-W-Z, de Ronde van Brabant is nog enkel in gebruik tussen 23 en 01 uur voor de vliegtuigen naar Hul waarvan de prestaties het niet toelaten op te stijgen van baan 20
19.04.2001	01.00 tot 06 uur, enkel de lichte vliegtuigen naar Chièvres en Huldenberg	23.00 tot 06 uur N-W-Z, de Ronde van Brabant is verplicht tussen 23 en 06 uur voor AL de vliegtuigen naar Hul waarvan de prestaties het niet toelaten op te stijgen van baan 20
31.10.2002	01.00 tot 06 uur, enkel de lichte vliegtuigen naar Chièvres en Huldenberg	23.00 tot 06 uur, nieuwe geoptimaliseerde routes naar het noorden, het westen en het zuiden. De Pajottenland-route vervangt de Ronde van Brabant voor de zware vliegtuigen richting Huldenberg
26.12.2002	Geen enkel verkeer (nooit toegepast, beslissing uitgesteld en ingetrokken)	23.00 tot 06 uur, al de opstijgingen naar het noorden, het zuiden, het oosten en het westen tijdens de nacht (nooit toegepast, beslissing uitgesteld en ingetrokken)

[2] *De « Heavy's » zijn de zeer zware vliegtuigen met 4 motoren (type Boeing 747, Airbus A-340, DC-8)*

15.05.2003	23.00 tot 06 uur, enkel de vliegtuigen met een individuele lawaaiquota van minder dan 4 naar Chièvres en Huldenberg	23.00 tot 06 uur, enkel de vertrekken naar het noorden alsook de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4 en 12 naar Chièvres en Huldenberg maken een bocht via de ring
12.06.2003	23.00 tot 06 uur, enkel de vliegtuigen met een individuele geluidsquota van minder dan 4 naar Chièvres en Huldenberg	23.00 tot 06 uur, enkel de vertrekken naar het noorden. De vliegtuigen met een individuele geluidsquota van minder dan 4 vliegen via het kanaal, de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4 en 12 naar Chièvres en Huldenberg maken een bocht via de ring
23.07.2003	23.00 tot 06 uur, al de vliegtuigen richting Huldenberg zonder geluidsquota limiet	23.00 tot 06 uur, enkel de vertrekken naar het noorden. De vliegtuigen met een individuele geluidsquota onder 4 vliegen via het kanaal, de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4 en 12 maken een bocht via de ring
22.03.2004	Spreiding tijdens de nacht	Spreiding tijdens de nacht
18.04.2004	Spreiding tijdens de dag	Spreiding tijdens de dag
02.02.2009	Afschaffing van de spreiding	Afschaffing van de spreiding
02.02.2009	23.00 tot 06 uur, al de vliegtuigen naar Huldenberg zonder geluidsquota (QC 8,0 sinds 25 oktober 2009)	23.00 tot 06 uur, enkel de vertrekken naar het noorden. De vliegtuigen met een individuele geluidsquota onder 4 vliegen via het kanaal, de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4 en 12 maken een bocht via de ring
01.07.2010	23.00 tot 06 uur, al de vliegtuigen QC 8,0 naar Huldenberg maar met een maximaal gewicht van 200 ton bij opstijgingen	23.00 tot 06 uur, enkel de vetrekken naar het noorden. De vliegtuigen met een individuele geluidsquota onder de 4,0 vliegen via het kanaal, de vliegtuigen met een individuele geluidsquota tussen 4,0 en 8,0 maken een bocht via de ring. De vliegtuigen van meer dan 200 ton richting Huldenberg gebruiken de « Zulu » omleidingsroutes via de ring.

ICAO en definitie van de windnormen

Met haar document 4444 « Air Traffic Management (PANS-ATM) » bepaalt ICAO onder punt 7.2 het principe van baan in gebruik ; volgens de definitie bevat onder alinea 7.2.1 van voornoemd document, moet de term « baan in gebruik » de banen aanwijzen die op een specifiek gegeven moment beschouwt worden als de best aangewezen (most suitable) om al de vliegtuigtypes op te vangen voor de landingen of de opstijgingen op een luchthaven ;

Normaal gezien landt en stijgt een vliegtuig tegen de wind in (headwind) maar om veiligheidsredenen, capaciteit en milieuredenen kan niettemin een preferentiële baan aangeduid worden met het oog op de vermindering van het lawaai onder bepaalde vastgelegde waarden van de windcomponenten, en er bestaan derhalve op een luchthaven preferentiële banen die prioritair gebruikt worden in het kader van een preferentieel banenplan (PRS), dus met een rug en laterale windtolerantiemarge om bepaalde operationele gebruikslimieten van deze banen te behouden met de bedoeling een zekere luchthavencapaciteit te behouden en/of met als opzet het milieu onder behoud van de veiligheid van de vliegoperaties ;

Derhalve is een baan die op een luchthaven niet gebruikt wordt om het lawaai te verminderen noch in het kader van een preferentieel banenplan (PRS) een niet-preferentiële baan die enkel als alternatieve of secondaire baan wordt gebruikt en enkel in headwind condities of ten gevolge van de sluiting of de tijdelijke onbeschikbaarheid van de bij voorkeur gebruikte preferentiële baan. Het OACI PANS-OPS document inzake de baanselectie en de windcomponenten (Doc 1868 Procedures voor de luchtvaartnavigatiediensten, Technisch beheer van de luchtvaartuigen, Volume I : Vliegprocedures). I-7-2-1 15/3/07 No 1 en de aanbevelingen van ICAO inzake het gebruik van preferentiële banen met het oog op de vermindering van het lawaai bevat in de documenten – ICAO, Procedures voor de luchtvaartnavigatiediensten, Technisch beheer van het vliegverkeer, Volume I luchtvaartprocedures, 5e éditie, 2006 :

Chapiter 2

NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS AND ROUTES

2.1 NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS

2.1.1 Preferred runway directions for take-off and landing, appropriate to the operation, are nominated for noise abatement purposes, the objective being to utilize whenever possible those runways that permit aeroplanes to avoid noise-sensitive aereas during the initial departure and final approach.

2.1.2 Runways should not normaly be selected for preferential use for landing unless they are equipped with suitable glide path guidance, e.g. ILS, or a visual approach slope indicator system for operations in visual meteorological conditions.

2.1.3 *A pilot in command can, for reasons of security, refuse to use a runway that has been proposed for noise abatement purposes*

2.1.4 Noise abatement should not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances :

a) if the runway surface conditions are adversely affected (e.g. by snow, slush, ice or water, mud, rubber, oil or other substances) ;

b) for landing :

1) when the ceiling is lower than 150 m (500 ft) above aerodrome elevation, or if the visibility is less than (1 900 m) ; or

2) if the approach imposes vertical minima higher than 100 m (300 ft) above aerodrome elevation, and

i) when the ceiling is lower than 240 m (800 ft) above the aerodrome elevation ; or

ii) if the visibility is less than 3 000 m ;

c) for takeoff, if the visibility is less than 1 900 m ;

d) when wind shear has been reported or forecast or when adverse weather conditions, e.g. thunderstorms, are expected to affect the approach or departure ;

e) when the crosswind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt), or if the tailwind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt).

Op het niveau van ICAO is men bezig deze aanbevelingen om die windcomponenten te verhogen naar 7 knopen rugwind en 20 knopen laterale wind bij te werken tegen de naleving van technische condities en bijkomende prestaties die trouwens vervuld zijn op de luchthaven Brussel-Nationaal ; Zo verstuurde ICAO op 13 augustus 2009 een voorstel ter verhoging van de windcomponenten naar 7 knopen rugwind, met een wijzigingsvoorstel van haar procedureaanbevelingen voor de luchtnavigatiediensten en het management van het vliegverkeer, Hoofdstuk 7, procedures voor de luchthavencontrolediensten, punt 7.2, baanselectie, document SP 59/4-09/62 ;

De ICAO commissie van aeronautiek heeft, met haar document AN-WP/8549.PDP van 20 november 2011, een voorlopig rapport opgesteld voor een wijzigingsvoorstel van het PANS-ATM betreffende de gebruikte baankeuzeprocedure die 7 knopen rugwind als doorslaggevende factor aanbeveelt voor de baankeuze om het lawaai te verminderen, en het zelfde wijzigingsvoorstel stelt voor de rukwinden aan te geven in haar meteorologische voorspellingen van zodra de rukwinden 5 knopen overschrijden. De Commissie heeft ingestemd met het overmaken van deze voorstellen aan de verdragstaten ; Op 28 februari 2013 heeft ICAO aan de Lidstaten een wijzigingsvoorstel gestuurd van de procedures van luchtvaartnavigatiediensten inzake de baankeuze in functie van windcriteria door een verhoging voor te stellen van de rugwindwaarden van 5 naar 7 knopen als doorslaggevende factor bij de gebruikte baanselectie om het lawaai te verminderen, en hetzelfde wijzigingsvoorstel stelt voor om de rukwinden aan te geven in de meteorologische vooruitzichten van zodra de rukwinden 5 knopen overschrijden. De opmerkingen van de deelstaten op dit wijzigingsvoorstel waren verwacht voor 14 juni 2013 en dit wijzigingsvoorstel moest van krachten worden op 13 november 2014 ;

Bijlage 3 van de ICAO « Meteorological Service for International Air Navigation » herneemt in haar 17e[e] editie van juli 2010 bepaalde belangrijke definities wat de manier betreft om de wind, de rukwinden en de wind op hoogte te berekenen :

- wind calm : wind van minder dan 1 knoop (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind)
- light wind : wind van minder dan 3 knopen (ICAO Annex 3, Appendix 5, Technical specifications related to forecasts, 1. Criteria related to TA, point 1.2.1, surface wind)
- Rukwind : variatie van 10 knopen of meer van de gemiddelde windsnelheid tijdens de laatste 10 minuten (variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 10 kt or more) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c, 2)
- Rukwinden als speciale procedures voor verminderde geluidshinder worden toegepast : variatie van 5 knopen of meer van de gemiddelde windsnelheid tijdens de laatste 10 minuten (variations from the mean wind speed (gusts) during the past 10 minutes shall be reported when the maximum wind speed exceeds the mean speed by 5 kt or more when noise abatement procedures are applied) (ICAO Annex 3, Appendix 3, Technical specifications related to meteorological observations and reports, 4.1 Surface wind, 4.1.5 Reporting, point 2° c ,1)

***

brussels airport mediation

Evolutie van de waarden van de windcomponenten

Sinds 1980 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 8 knopen rugwind (14.7 km/u) zonder rukwinden volgens AIP AD.2.EBBR-10 punt 5.2.a, laatste versie gepubliceerd op 26 december 2002.

12.06.2003 :

25 knopen zijwind (46 km/u) en 10 knopen rugwind (18.5 km/u) rukwinden inbegrepen volgens AIP amendement 06/2002, gepubliceerd op 9 mei 2003, AD 2-EBBR 10, punt 5.2.a Preferential Runway System.

19.02.2004 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 5 knopen rugwind (9.2 km/u) rukwinden inbegrepen volgens AIP amendement 02/2004, gepubliceerd op 05 februari 2004, AD 2-EBBR-16, punt 7.2.a Preferential Runway System.

19.02.2004 :

25 knopen zijwind (46 km/u) en 10 knopen rugwind (18.5 km/u) rukwinden inbegrepen volgens NOTAM A244/2004.

04.03.2004 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 10 knopen rugwind (18.5 km/u) rukwinden inbegrepen volgens AIP amendement 03/2004, gepubliceerd op 04 maart 2004.

05.03.2004 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 8 knopen rugwind (14.7 km/u) rukwinden inbegrepen volgens NOTAM A291/2004, maar tijdens de nacht (23.00 tot 05.59 uur lokale tijd) wordt baan 20 ook als preferentiële baan aangewezen voor het vliegverkeer richting de bakens Lno, Spi, Sopok, Pites of Rousy. Deze versie vervangt het amendement 03/2004 van de AIP dat verscheen op 04 maart 2004 en dat in voege moest treden op 18 maart 2004.

19.03.2004 :

NOTAM A383/2004 bevestigt de waarden van de windcomponenten die hiervoor werden ingevoerd maar beperkt hun toepassing tot 22 maart 2004 om 22 uur 59 lokaal.

22.03.2004 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 5 knopen rugwind (9.2 km/u) rukwinden inbegrepen voor de banen 25 rechts, 25 links, 07 rechts, 07 links en 15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 0 knopen rugwind (0 km/u) rukwinden inbegrepen enkel voor de banen 01 en 20 volgens NOTAM A385/2004.

13.05.2004 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 5 knopen rugwind (9.2 km/u) rukwinden inbegrepen voor de banen 25 rechts, 25 links, 07 rechts, 07 links en 15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 0 knopen rugwind (0 km/u) rukwinden inbegrepen enkel voor de banen 01 en 20 volgens AIP amendement 05/2004, gepubliceerd op 29 april 2004, AD-2-EBBR-25, punt 7.2.a en b Preferential Runway System.

27.05.2004 :

15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 5 knopen rugwind (9.2 km/u) rukwinden inbegrepen voor de banen 25 rechts, 25 links, 07 rechts, 07 links en 15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 5 knopen rugwind (9,2 km/u) rukwinden inbegrepen voor baan 02/20 bij landingen en opstijgingen tijdens de nacht ; en 15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 0 knopen rugwind rukwinden inbegrepen voor baan 02/20 voor opstijgingen tijdens de dag, volgens NOTAM A668/2004

17.03.2005 :

20 knopen zijwind (36.8 km/u) en 7 knopen rugwind (12.95km/u) rukwinden inbegrepen voor de banen 25 rechts, 25 links, 07 rechts, 07 links en 15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 5 knopen rugwind (9,2 km/u) rukwinden inbegrepen voor baan 02/20 bij landingen en

opstijgingen tijdens de nacht ; en 15 knopen zijwind (27.6 km/u) en 0 knopen rugwind rukwinden inbegrepen voor baan 02/20 voor opstijgingen tijdens de dag, volgens amendement 03/2005 van de AIP

01.07.2010 :

7 knopen rugwind met inbegrip van een tolerantie van 2 knopenn :

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances:

1. When the runway is dry or wet and the crosswind component exceeds 15 kt (gusts included).
2. When the runway is dry or wet and the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included), including a buffer value of 2 kt.
3. When the runways are contaminated or when braking action is less than good.
4. When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.
5. When pilots report excessive wind at higher altitudes
6. When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect arriving or departing traffic.

When the wind components exceed the indicated values, a runway more into wind will be assigned. However, RWY 07L/R will not be used for landing, except when no other suitable runway is available.

In headwind configurations, the crosswind component is not a limiting factor when take-off is conducted on pilot's responsibility and at ATC discretion.

19.09.2013 :

7 knopen rugwind, maar rukwinden van 5 knopen die de gemiddelde windsnelheid niet beïnvloeden worden toegelaten onder de 12 knopen :

RWY in use		Tailwind	Tailwind max.	Crosswind	Crosswind max.
	01	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
	07R/L	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
PRS OFF	**19**	0 kt (VAR 0-3 kt)	5 kt	15 kt	20 kt
PRS ON	**19**	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt
	25R/L	7 kt	12 kt	15 kt	20 kt

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances:

1. When the runway 19 or 25R/L is dry or wet and the crosswind component exceeds 15 kt (gusts included until 20 kt).
2. When the runway 19 or 25R/L is dry or wet and the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included until 12 kt).
3. When the runway 19 or 25R/L is contaminated or when braking action is less than good.
4. When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.
5. When pilots report excessive wind at higher altitudes
6. When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect arriving or departing traffic.
7. When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.

When the wind components exceed the indicated values and prevent from using the preferential runway system, the most suitable runway into the wind (01 North, 07R/L East or 19 South) will be assigned. However, RWY 01 and/or RWY 07L/R cannot be used as runway for landing, except when no other suitable runway is available.

Unless any relevant safety factor prevents it, non-preferential RWY 01 and RWY 07R/L are to be assigned for landing only when the wind components exceed the indicated values on the preferential runways 19 or 25R/L and in headwind configuration with tailwind components between 0 and maximum 3 knots (light wind).

In headwind configurations, the crosswind component is not a limiting factor when take-off is conducted on pilot's responsibility and at ATC discretion.

06.02.2014 :

7 knopen rugwind op de preferentiële banen :

RWY in use	**RWY 25L/R**		**RWY 19 (TKOF only)**
Tailwind MAX	7kt		7kt
Crosswind MAX	20 kt		20 kt
RWY in use	**RWY 01**	**RWY 07L/R**	**RWY 19 (TKOF and ARR)**
Tailwind MAX	0 kt - 3 kt (incl)	0 kt - 3 kt (incl)	0 kt - 3 kt (incl)
Crosswind MAX	20 kt	20 kt	20 kt

The preferential runway system is not the determining factor in runway selection under the following circumstances:

1. When the crosswind component exceeds 20 kt (gusts included).
2. When the tailwind component exceeds 7 kt (gusts included).
3. When the runways are contaminated or when braking action is less than good.
4. When alternative runways are successively requested by pilots for safety reasons.
5. When pilots report excessive wind at higher altitudes resulting in go-arounds.
6. When wind shear has been reported or forecast, or when thunderstorms are expected to affect approaching, arriving or departing traffic.
7. When works are in progress on one of the runways included in the preferential runway system.
8. For landing, when the ceiling is lower than 1 500 m (500 ft) or the VIS is less than 1 900 m.
9. For departure, when the VIS is less than 1 900 m.

Gust components are derived from the maximum 3 second average wind speed which occurred during the last 10 minutes (or a shorter period in case of a marked discontinuity).

Juridisch kader van de bepalingen inzake windnormen en baanselectie in België

1. **<u>Inzake vastlegging van de waarden van de windcomponenten, de selectie van het baangebruik en de definitie van de luchtvaartprocedures :</u>**

✈ Beheercontract Belgocontrol 2014, Koninklijk Besluit van 25 april 2014, Belgisch Staatsblad van 14 mei 2014 :

a. Artikel 1 : Dit beheercontract beoogt in uitvoering van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven de voorwaarden te regelen waaronder Belgocontrol haar opdrachten van openbare dienst dient te vervullen zoals voorzien in de artikelen 170 en 171 van de wet van 21 maart 1991

b. Artikel 2 § 1 : AIP, Aeronautical Information Publication (Luchtvaartgids) : officiële publicatie die de luchtvaartinlichtingen van blijvende aard bevat die essentieel zijn voor de luchtvaart, gepubliceerd door Belgocontrol onder verantwoordelijkheid van de Staat overeenkomstig bijlage 15 van de Overeenkomst van Chicago

c. Artikel 3 § 1 : Belgocontrol waarborgt de veiligheid van het luchtverkeer in het luchtruim op de luchthaven Brussel-Nationaal alsook op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden.

d. Artikel 3 § 1,2° : Belgocontrol staat in voor het de vluchtinlichtingendienst, met het doel adviezen en inlichtingen te verstrekken die nuttig zijn voor een veilige en doeltreffende uitvoering van de vluchten.

b. Artikel 11 § 1 : Belgocontrol voert CDO-procedures (Continuous Descent Operations) in op de luchthaven van Brussel-Nationaal op de preferentiële banen

c. Artikel 21 § 1 : In het kader van een beleid ter beheer van de geluidshinder bepaald door de inzake luchthavenexploitatie bevoegde overheden, verbindt Belgocontrol zich ertoe om, in samenwerking met de betrokken luchthavenuitbater en het Directoraat-generaal Luchtvaart, onderzoek te verrichten naar de beste oriëntering van de luchtverkeerstromen rekening houdend met de eisen inzake veiligheid, operationele stabiliteit, capaciteit,

regelmatigheid en doeltreffendheid van het luchtverkeer, en verleent zij haar medewerking aan de uitvoering van de procedurewijzigingen die daaruit zouden voortvloeien

d. *Artikel 21 § 2 : de overheden plegen overleg met Belgocontrol opdat de wijzigingen aan de ATS-routes, aan het systeem van het baangebruik en aan de vluchtprocedures rekening houden met de prestatiedoelstellingen en dat zijn voldoende gespreid zijn in de tijd om rekening te houden met alle veiligheidsaspecten en met de operationele stabiliteit*

- Koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling van de luchtvaart, Staatsblad van 26 maart 1954 :
  a. *Artikel 43 § 2 : De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde stelt, voor elk geval, de technische eisen vast inzake gebruik van de luchthaventerreinen*
  b. *Artikel 44 : Bovendien kan de Minister of zijn gemachtigde de eisen inzake het gebruik van een luchtvaartterrein wijzigen om rekening te houden met de aan de omgeving ervan aangebrachte wijzigingen*

2. <u>Inzake baangebruik</u>

- Ministerieel besluit van 6 april 2009, Belgisch Staatsblad van 24 april 2009, betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal :
  a. *Artikel 2 die de periodes zonder opstijgingen vastlegt*

3. <u>Inzake het niet overvliegen van bepaalde gedeelten van het Rijk :</u>

- Koninklijk Besluit van 11 juni 1954 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het Rijk : *het is verboden te vliegen boven de gedeelten van het grondgebied van het Rijk, begrensd door een kring met een straal van 1.500 meter waarvan de Koninklijke kastelen van Laken en Ciergnon het middelpunt zijn. (artikel 1). Belgisch Staatsblad van 4 juli 1954, Pagina 5.085*
- Koninklijk Besluit van 14 april 1958 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het Rijk : Onverminderd de bepalingen van voormeld koninklijk

besluit van 11 *juni 1954, is het aan de luchtvaartuigen verboden te vliegen boven het gedeelte van de Brusselse agglomeratie gelegen binnen een kring met 5 km straal, met het park van Brussel als middelpunt (artikel 1). Zijn niet gehouden aan het verbod voorzien in artikel 1, de luchtvaartuigen die zich moeten houden aan de voorschriften en onderrichtingen van de dienst voor regeling van het luchtverkeer (artikel 2). Belgisch Staatsblad van 20 april 1958, Pagina 2.947*

- Koninklijk Besluit (II) van 14 april 1958 houdende verbod tot vliegen boven zekere gedeelten van het Rijk : *Rekening houdend met de noodzaak de veiligheid te verzekeren in de zone van de Internationale en Universele Wereldtentoonstelling van 1958 en haar directe omgeving, is het de luchtvaartuigen verboden te vliegen boven de zone waar de Internationale en Universele Wereldtentoonstelling plaatsvindt (artikel 1). Zijn niet gehouden aan het verbod voorzien in artikel 1, de luchtvaartuigen die zich moeten houden aan de voorschriften en onderrichtingen van de dienst voor regeling van het luchtverkeer (artikel 2). Dit besluit werd echter* ***NOOIT*** *ingetrokken bij het afsluiten van de van Internationale et Universele wereldtentoonstelling van 1958. Belgisch Staatsblad van 20 april 1958, Pagina 2.948*

- Koninklijk besluit van 19 september 2014, artikel 2: “ de begrenzingen van het vluchtinlichtingengebied van Brussel alsmede deze van de algemene verkeersleidingsgebieden, van de plaatselijke verkeersleidingsgebieden, van de vluchtadviesroutes, de ATS-routes, de luchtvaartterreinverkeersgebieden en de klasse ATS-luchtruimen binnen het luchtruim bepaald in § 1, worden vastgelegd bij beslissing van de Minister of door de directeur-generaal en artikel 5 voorziet dat behalve de verboden gebieden bepaald door de Koning krachtens artikel 4 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart er gevaarlijke gebieden en gebieden met beperkingen kunnen bestaan. Zij worden bepaald door de directeur-generaal die, volgens het geval, de aard van het gevaar of de bijzondere beperkingen inzake het luchtverkeer omschrijft.

Het quota count systeem tijdens de nacht op de luchthaven Brussel-Nationaal

Het regeerakkoord van 11 februari 2000 voorziet in de invoering van maatregelen tegen de geluidshinder die direct betrekking hebben op de vliegtuigen .

Deze maatregelen kunnen drie verschillende vormen aannemen :

- Het verbod om toegang te krijgen tot de luchthaven van Brussel-Nationaal voor luidruchtige vliegtuigen, onder andere via de invoering van een maximale geluidsquota (QC = Quota Count) per beweging
- De invoering van een maximale geluidshinderquota per seizoen
- Aanmoedigingsmaatregelen

Het verbod op het gebruik van bepaalde categorieën van luidruchtige vliegtuigen kan de geluidshinder aanzienlijk verminderen.

Dit is de reden waarom de Regering een regeling heeft uitgewerkt die vliegtuigen die een bepaalde geluidsproductie overschrijden te verbieden om te landen of op te stijgen op Brussel-Nationaal vanaf 1 juli 2001. Het doel van een quota per beweging is het verminderen van geluidspieken. In 2000 bedroeg het individuele geluidsniveau (QC) van vliegtuigen die de luchthaven van Brussel-Nationaal aandeden meer dan 50.

Het ministerieel Besluit van 26 oktober 2000, dat in het Staatsblad verscheen op 17 november 2000, keurt de regeling van BIAC betreffende de invoering van een systeem van akoestische geluidsquota tijdens de nacht goed door de maximale toegelaten lawaaihoeveelheid tijdens de nacht op de luchthaven van Brussel-Nationaal vast te leggen.

Het koninklijk Besluit van 25 september 2003 dat de regels en procedures vastlegt betreffende de invoering van exploitatiebeperkingen en het ministerieel Besluit van 5 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal vervolledigt deze schikkingen.

De maximale toegelaten lawaaihoeveelheid per beweging wordt bepaald voor elk type vliegtuig in functie van het akoestische certificaat van het vliegtuig. Dit betekent dat een weinig luidruchtig vliegtuig een laag quotacijfer (Quota Count) krijgt en een luidruchtiger vliegtuig een hogere QC.

Bewegingen van vliegtuigen met een individueel QC cijfer van meer dan 12 zijn verboden tijdens de nacht (van 23 tot 06 uur) sinds 1 januari 2003. In juni 2001 bedroeg de maximale geluidsquota nog 20.

Dit impliceert dat bepaalde types van vliegtuigen die uitgerust zijn met een verouderde technologie of waarvan de massa bij opstijging het gemiddelde ruimschoots overschrijdt, niet toegelaten zijn.

Deze dwingende maatregel kan slechts op twee manieren worden nageleefd :

- In de meeste gevallen (Boeing 727 gehushkiteerd), moet de operator zijn vloot vernieuwen, wat reeds werd verwezenlijkt door de meeste maatschappijen die tijdens de nacht opereren op Brussel-Nationaal
- Voor enkele recente vliegtuigen die over een grote ladingscapaciteit beschikken (Boeing 747 en Dc-10), moeten de operatoren ofwel kleinere vervangingsvliegtuigen gebruiken ofwel hun tijdschema's aanpassen.

Sinds 31 oktober 2004 wordt de periode 06h tot 07h lokaal, « vroege morgen » genaamd, eveneens getroffen door een verbod om elke opstijging uit te voeren door een vliegtuig waarvan het individuele geluidsniveau hoger ligt dan QC 24. Dit betekent dat de vliegtuigen van het type Boeing 747-200, 300 en 400 en Tristar L101 niet meer mogen opstijgen tussen 06u en 6u59 lokaal.

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

- ✓ 1 juli 2001, de vliegtuigen met een geluidsquota van 20 en meer
- ✓ 1 juli 2002, de vliegtuigen met een geluidsquota van 16 en meer
- ✓ 1 januari 2003, de vliegtuigen met een geluidsquota van 12 en meer
- ✓ 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquota van 8 en meer

Vliegtuigen verboden ‘s morgens (van 06u tot 07u) op de luchthaven Brussel-Nationaal

- ✓ 31 oktober 2004, de vliegtuigen met een geluidsquota van 24 en meer
- ✓ 1 januari 2010, de vliegtuigen met een geluidsquota van 12 en meer

Vliegtuigen verboden tijdens de dag (van 07u tot 21u) op de luchthaven Brussel-Nationaal :

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

Vliegtuigen verboden s ’avonds (van 21u tot 23 u op de luchthaven Brussel-Nationaal :

- ✓ 1 janvier 2010, de vliegtuigen met een geluidsquota van 24 en meer

EBBR AD 2.21 Noise Abatement Procedures

1 GENERAL

1.1 Noise Restrictions

Movements of jet aircraft with MTOW ≥ 34 T or with a capacity of more than 19 seats (crew-only seats excl) are restricted:

- *take-off or landing with QC > 8.0 is forbidden between 2200 and 0459 (2100 and 0359);*
- *take-off or landing with QC > 12.0 is forbidden between 0500 and 0559 (0400 and 0459);*
- *take-off with QC > 48.0 is forbidden between 0600 and 1959 (0500 and 1859);*
- *landing with QC > 24.0 is forbidden between 0600 and 1959 (0500 and 1859);*
- *take-off with QC > 24.0 is forbidden between 2000 and 2159 (1900 and 2059);*
- *landing with QC > 12.0 is forbidden between 2000 and 2159 (1900 and 2059).*

Overvlogen gemeenten–Kaarten en schema's

Overeenkomstig onze taak om te informeren over de gevolgde trajecten zoals bepaald in artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal, hebben we een approximatieve beschrijving van de overvlogen gemeenten ondernomen door de vliegtuigbewegingen, zowel landingen als opstijgingen, die opereren vanaf de luchthaven van Brussel-Nationaal, en dit op basis van de radartracks die we ontvangen.

We vestigen in het bijzonder de aandacht op het feit dat de banen die door een vliegtuig worden gevolgd afhangen van een groot aantal bijkomende factoren (type vliegtuig, aantal motoren, bestemming, hoeveelheid , gewicht bij opstijgen, temperatuur,

zichtbaarheid, luchtdruk, meteorologische condities, vochtigheid van de lucht, enz.) wat als gevolg heeft dat de ‘ideale’ banen van de vliegtuigen zuiver ter indicatie worden gegeven. Een zelfde vliegtuig zal nooit exact twee dezelfde plaats overvliegen, voor zover je dit kan vergelijken.

Het preferentieel banenplan van de banen 25R/L wordt altijd opgesteld onder voorbehoud van de beschikbaarheid van de banen wegens werken en onderhoud of ongunstige weersomstandigheden.

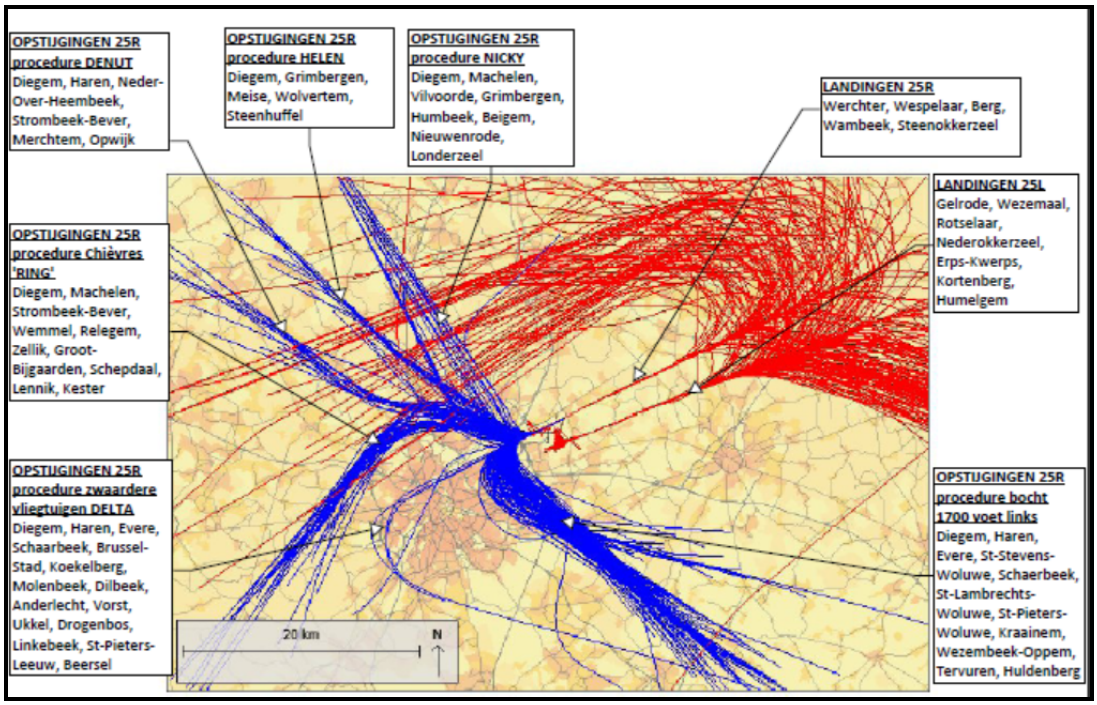
Op dezelfde manier kan de dienst belast met de controle op het vliegverkeer op elk moment andere trajecten opleggen of aanbevelen of andere procedures ten opzichte van de ideale beschreven banen, zonder enige verklaring of commentaar.

We herhalen dus onze grote terughoudendheid wat betreft de beschrijving van deze banen die louter indicatief zijn: een vliegcorridor is erg breed en wordt niet afgebakend door bermen zoals een autoweg.

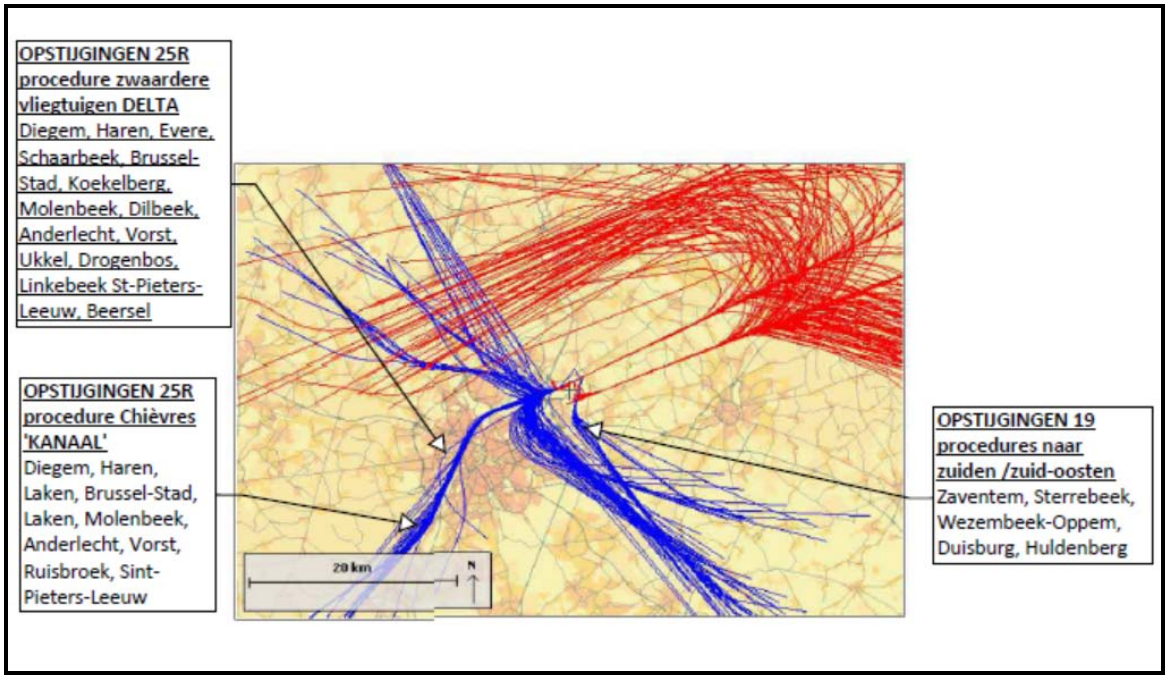
Om die redenen zullen we bij voorkeur de term luchtvaartprocedures gebruiken en niet luchtvaartroutes, omdat de term « route » de indruk wekt dat er sprake is van een fysische afbakening in het luchtruim, wat helemaal niet het geval is.

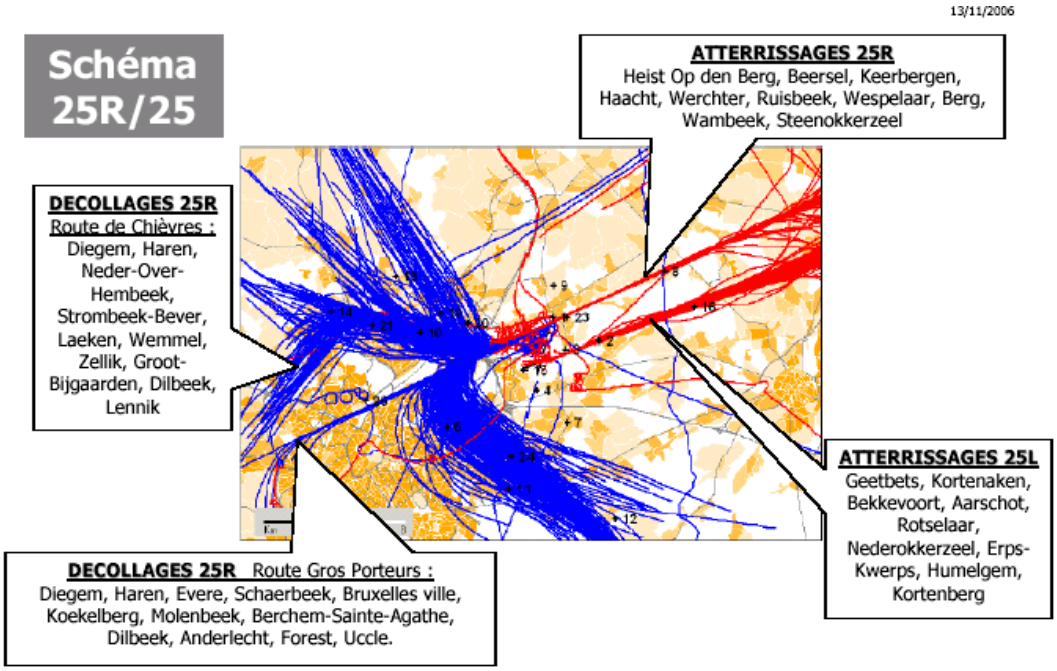
Enkel de nauwkeurige RNAV procedures die de vliegtuigen via verplicht te overvliegen punten doet evolueren, zouden als « routes » kunnen worden beschouwd, zoals het geval is met de CIV die het kanaal van Brussel overvliegt.

Preferentieel baangebruik PRS 25/25 - week

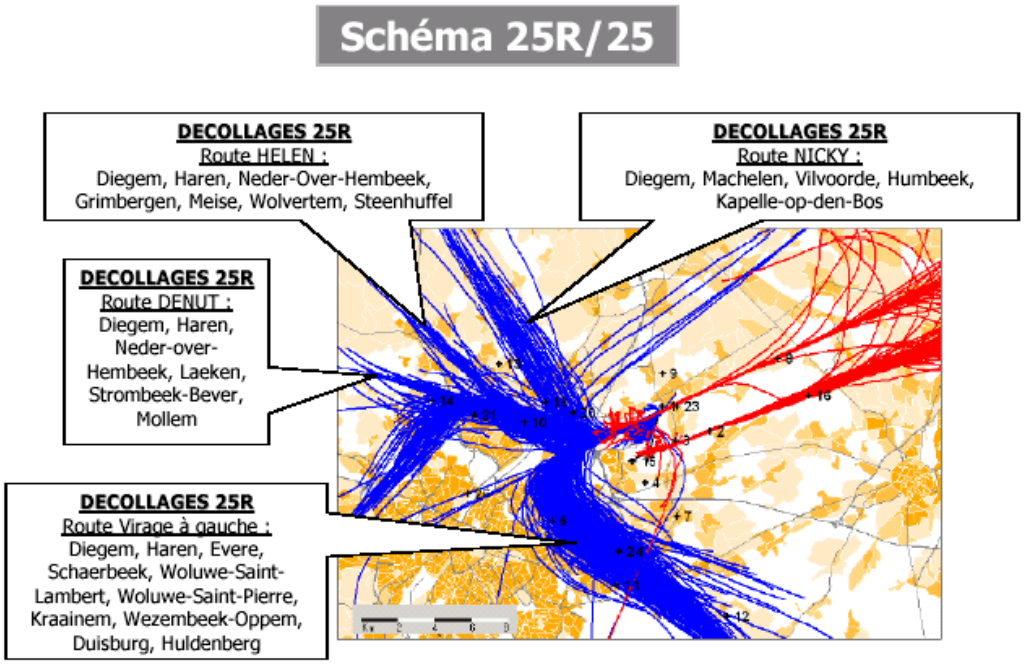


Preferentieel baangebruik PRS 19/ 25 weekend



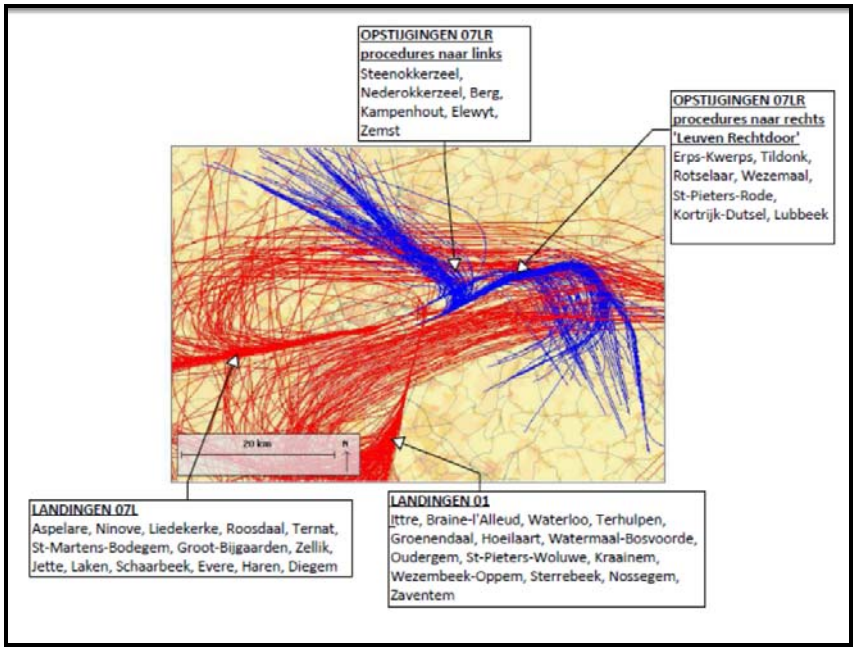


Detail opstijgprocedures van de preferentiële baan 25R

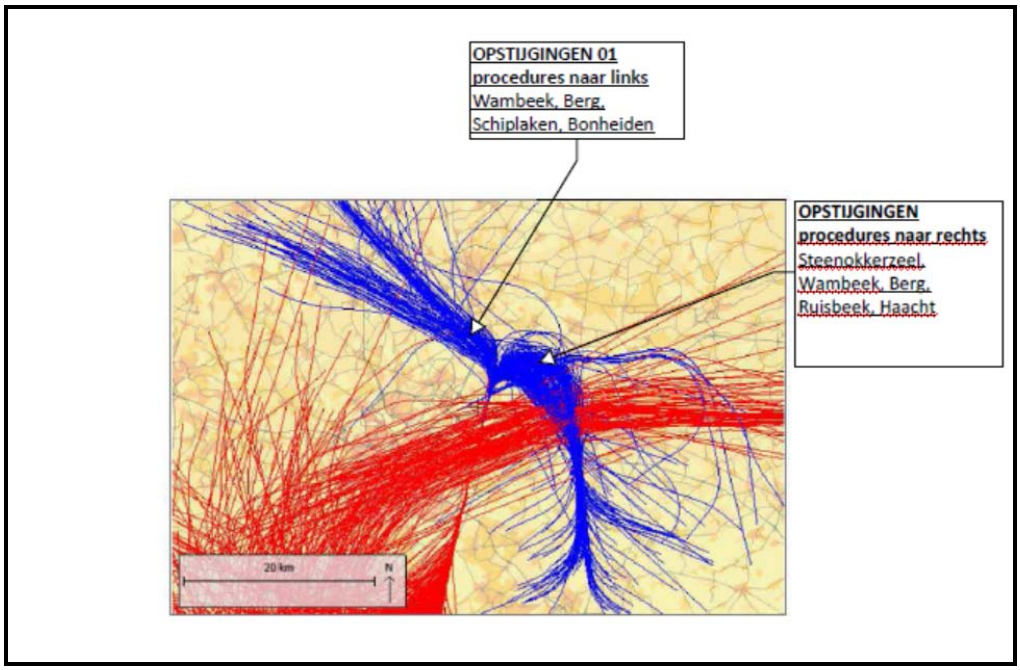


Kaarten met alternatief niet preferentieel baangebruik

Landingen 01 & 07L - Opstijgingen 07 Rechtdoor

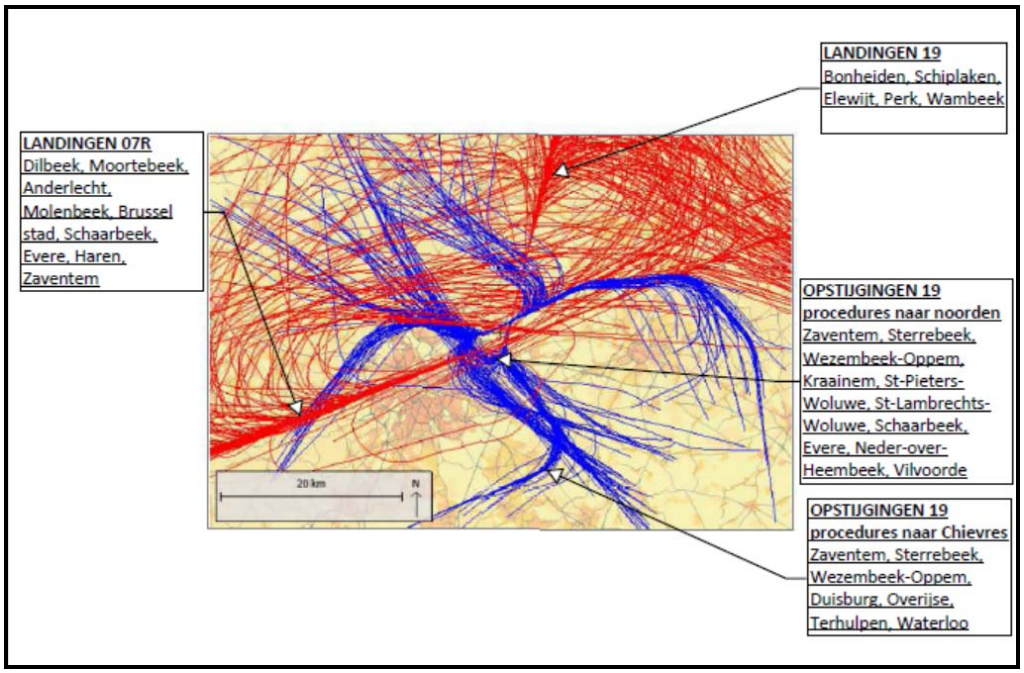


Single runway 01 : landingen en opstijgingen baan 01

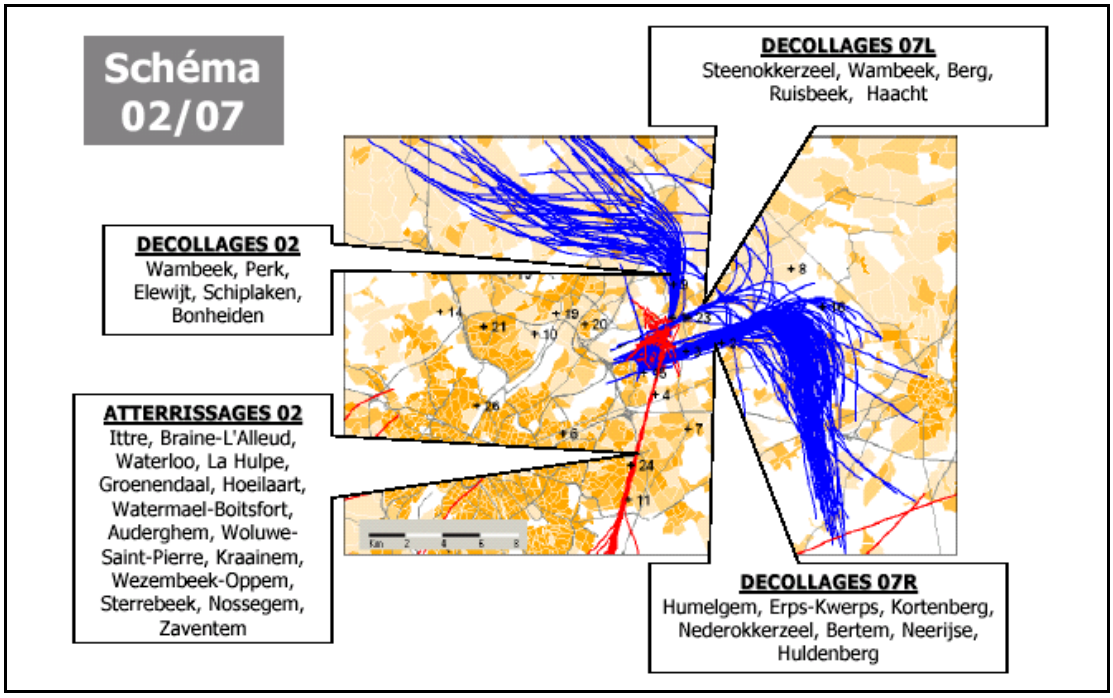


Kaarten met alternatief niet preferentieel baangebruik

Meervoudige kaart 07/07 en 19/19



Kaart 07 : Leuven West, procedure wordt niet meer toegepast sinds 2014



brussels airport mediation

Preferentieel baangebruik :
Uur-schema PRS – Preferential Runway System

		0600 to 1559	1600 to 2259	2300 to 0559
MON 0500	DEP	25R		25R / 19(1)
till TUE 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
TUE 0500	DEP	25R		25R / 19(1)
till WED 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
WED 0500	DEP	25R		25R / 19(1)
till THU 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
THU 0500	DEP	25R		25R / 19(1)
till FRI 0459	ARR	25L / 25R		25R / 25L(2)
FRI 0500	DEP	25R		25R(3)
till SAT 0459	ARR	25L / 25R		25R
SAT 0500	DEP	25R	25R / 19(1)	25L(4)
till SUN 0459	ARR	25L / 25R	25R / 25L(2)	25L
SUN 0500	DEP	25R / 19(1)	25R	19(4)
till MON 0459	ARR	25R / 25L(2)	25L / 25R	19

(1) RWY 25R only for traffic via ELSIK, NIK, HELEN, DENUT, KOK and CIV /
RWY 19 only for traffic via LNO, SPI, SOPOK, PITES and ROUSY;
aircraft with MTOW between 80 and 200 t can use RWY 25R or 19 (at pilot discretion);
aircraft with MTOW > 200 t shall use RWY 25R regardless the destination.

(2) Arrival on RWY 25L at ATC discretion only.

(3) No airport slot will be allocated for take-off between 0000 and 0500

(4) No airport slot will be allocated for take-off between 2300 and 0500

Luchtverkeer : enkele statistische gegevens

Evolutie van het aantal nachtvluchten op de luchthavenBrussel-Nationaal

Nachtvluchten

Het maximaal aantal nachtvluchten werd in het kader van de Regeringsakkoorden van 19 december 2008 en de Milieuvergunning van 11 september 2008 vastgelegd op een nieuw maximum van 16.000 vluchten op jaarbasis vanaf het jaar 2009, waarvan maximum 5.000 opstijgingen (het oude plafond bedroeg 10.128) en 11.000 landingen (het oude plafond bedroeg 14.872).

1985 : 15.800	1993 : 15.784	2001 : 20.953
1986 : 23.350	1994 : 18.353	2002 : 19.577
1987 : 28.949	1995 : 20.298	2003 : 20.889
1988 : 33.407	1996 : 21.709	2004 : 23.108
1989 : 34.495	1997 : 24.374	2005 : 24.567
1990 : 35.043	1998 : 24.342	2006 : 24.761
1991 : 29.415	1999 : 24.917	2007 : 25.100
1992 : 19.525	2000 : 23.375	2008 : 17.893

Nachtslots

Nieuwe limietwaarden van toepassing sinds het begin van het jaar 2009.

2009 : 13.112 (3.124 dep)	2014 : 15.746 (4.396 dep)
2010 : 13.570 (2.899 dep)	2015 : 16.521 (4.981 dep)
2011 : 14.781 (3.397 dep)	2016 : 15.751 (4.941 dep)
2012 :14.793 (3.817 dep)	
2013 : 14.655 (4.070 dep)	

Evolutie van het totaal aantal vliegbewegingen op Brusse-Nationaal

Totaal aantal bewegingen per jaar : (bron BELGOCONTROL)

1947 : 8.778	1985 : 120.994	2002 : 256.873
1956 : 65.455	1986 : 136.569	2003 : 252.230
1966 : 69.399	1987 : 151.730	2004 : 252.066
1971 : 96.443	1988 : 162.000	2005 : 253.257
1972 : 97.759	1989 : 175.000	2006 : 254.770
1973 : 103.333	1990 : 192.974	2007 : 264.366
1974 : 101.716	1991 : 202.372	2008 : 258.795
1975 : 98.291	1992 : 205.324	2009 : 231.668
1976 : 103.795	1993 : 210.893	2010 : 225.682
1977 : 107.407	1994 : 225.662	2011 : 233.758
1978 : 111.185	1995 : 244.752	2012 : 223.430
1979 : 114.661	1996 : 263.854	2013 : 216.678
1980 : 112.425	1997 : 277.006	2014 : 231.528
1981 : 105.066	1998 : 299.935	2015 : 239.349
1982 : 103.870	1999 : 312.892	2016 : 223.687
1983 : 105.446	2000 : 326.050	
1984 : 111.603	2001 : 305.535	

Evolutie van het jaarlijks aantal passagiers op Brussel-Nationaal

Totaal aantal passagiers vervoerd per jaar : (bron TBAC)

1947 : 73.955
1956 : 540.392
1966 : 1.634.994
1971 : 3.109.501
1972 : 3.303.578
1973 : 3.790.841
1974 : 3.937.531
1975 : 4.105.757
1976 : 4.313.911
1977 : 4.562.927
1978 : 4.844.921
1979 : 5.148.081
1980 : 5.105.366
1981 : 5.256.898
1982 : 5.229.429
1983 : 5.250.000
1984 : 5.500.000
1985 : 5.500.000
1986 : 6.000.000
1987 : 6.200.000
1988 : 7.000.000
1989 : 6.900.000
1990 : 8.478.000
1991 : 8.513.175
1992 : 9.447.273
1993 : 10.233.087
1994 : 11.381.638
1995 : 12.639.707
1996 : 13.551.082
1997 : 15.969.000
1998 : 18.517.981
1999 : 20.017.019
2000 : 21.638.465
2001 : 19.684.867
2002 : 14.446.179
2003 : 15.194.097
2004 : 15.634.517
2005 : 16.179.733
2006 : 16.707.892
2007 : 17.876.618
2008 : 18.515.730
2009 : 16.999.154
2010 : 17.180.606
2011 : 18.786.034
2012 : 18.971.332
2013 : 19.133.222
2014 : 21.933.190
2015 : 23.460.018
2016 : 21.818.418

Evolutie van de jaarlijkse tonnage van het vrachtvervoer op de luchthaven Brussel-Nationaal (aantal ton)

1947 : 1.268
1956 : 12.599
1966 : 52.137
1971 : 112.299
1972 : 111.612
1973 : 112.065
1974 : 111.912
1975 : 119.382
1976 : 140.401
1977 : 138.916
1978 : 143.021
1979 : 156.600
1980 : 165.520
1981 : 164.766
1982 : 157.385
1991 : 316.593
1992 : 314.054
1993 : 306.463
1994 : 381.067
1995 : 441.819
1996 : 464.277
1997 : 531.011 (+14.37%)
1998 : 595.395 (+12.12%)
1999 : 674.837 (+13.34%)
2000 : 687.385 (+1.86%)
2001 : 583.729 (-15.08%)
2002 : 536.826 (-8.04%)
2003 : 607.136 (+13.10%)
2004 : 664.375 (+9.43%)
2005 : 702.819 (+5.80%)
2006 : 719.561 (+3.90%)
2007 : 783.727 (+8.90%)
2008 : 661.143 (-15.60%)
2009 : 449.132 (-32.06%)
2010 : 476.135 (+6.00%)
2011 : 475.124 (-0.20%)
2012 : 459.265 (-3.34%)
2013 : 429.938 (-6.39%)
2014 : 453.954 (+5.59%)
2015 : 489.303 (+7.80%)
2016 : 494.637 (+1.19%)

Baangebruik [3] (bron : Belgocontrol)

Baangebruik in 2003

25 Right	56.58 %	86.35 % opstijgingen	26.80 % landingen
25 Left	31.03 %	0.03 % opstijgingen	62.02 % landingen
19	2.44 %	3.58 % opstijgingen	1.30 % landingen
01	5.92 %	2.04 % opstijgingen	9.80 % landingen
07 Right	3.78 %	7.51 % opstijgingen	0.04 % landingen
07 Left	0.26 %	0.49 % opstijgingen	0.04 % landingen

Baangebruik in 2004

25 Right	50.23 %	76.39 % opstijgingen	24.08 % landingen
25 Left	30.21 %	0.71 % opstijgingen	59.71 % landingen
19	5.86 %	8.57 % opstijgingen	3.15 % landingen
01	7.82 %	2.61 % opstijgingen	13.04 % landingen
07 Right	5.46 %	10.92 % opstijgingen	0.00 % landingen
07 Left	0.41 %	0.81 % opstijgingen	0.02 % landingen

Baangebruik in 2005

25 Right	54.31 %	81.64 % opstijgingen	26.98 % landingen
25 Left	30.74 %	0.27 % opstijgingen	61.22 % landingen
19	3.79 %	6.41 % opstijgingen	1.17 % landingen
01	6.34 %	2.21 % opstijgingen	10.47 % landingen
07 Right	4.27 %	8.53 % opstijgingen	0.02 % landingen
07 Left	0.54 %	0.94 % opstijgingen	0.14 % landingen

---

[3] *De aangeduidde totalen kunnen verschillen van de som van rubrieken door de afronding.*

Baangebruik in 2006

25 Right	54.03 %	75.79 % opstijgingen	32.27 % landingen
25 Left	26.48 %	0.42 % opstijgingen	52.53 % landingen
19	6.10 %	9.85 % opstijgingen	2.35 % landingen
01	7.41 %	2.42 % opstijgingen	12.41 % landingen
07 Right	5.20 %	10.06 % opstijgingen	0.35 % landingen
07 Left	0.78 %	1.46 % opstijgingen	0.10 % landingen

Baangebruik in 2007

25 Right	53.07 %	79.65 % opstijgingen	26.49 % landingen
25 Left	29.74 %	0.28 % opstijgingen	59.20 % landingen
19	4.24 %	6.71 % opstijgingen	1.77 % landingen
01	6.56 %	1.15 % opstijgingen	11.96 % landingen
07 Right	5.57 %	10.81 % opstijgingen	0.34 % landingen
07 Left	0.82 %	1.40 % opstijgingen	0.24 % landingen

Baangebruik in 2008

25 Right	48.87 %	75.67 % opstijgingen	22.06 % landingen
25 Left	31.27 %	0.34 % opstijgingen	62.20 % landingen
19	6.03 %	9.98 % opstijgingen	2.07 % landingen
01	5.56 %	0.56 % opstijgingen	10.56 % landingen
07 Right	6.32 %	12.25 % opstijgingen	0.39 % landingen
07 Left	1.95 %	1.19 % opstijgingen	2.71 % landingen

Baangebruik in 2009

25 Right	51.69 %	79.88 % opstijgingen	23.50 % landingen
25 Left	28.32 %	0.10 % opstijgingen	56.54 % landingen
19	4.91 %	4.88 % opstijgingen	4.94 % landingen
01	7.13 %	0.33 % opstijgingen	13.93 % landingen
07 Right	6.94 %	13.84 % opstijgingen	0.05 % landingen
07 Left	1.01 %	0.97 % opstijgingen	1.04 % landingen

Baangebruik in 2010

25 Right	49.86 %	76.76 % opstijgingen	22.97 % landingen
25 Left	27.59 %	0.11 % opstijgingen	55.08 % landingen
19	3.02 %	3.70 % opstijgingen	2.35 % landingen
01	9.77 %	0.55 % opstijgingen	18.99 % landingen
07 Right	8.98 %	17.94 % opstijgingen	0.02 % landingen
07 Left	0.77 %	0.95 % opstijgingen	0.59 % landingen

Baangebruik in 2011

25 Right	52.57 %	80.40 % opstijgingen	24.75 % landingen
25 Left	28.89 %	0.07 % opstijgingen	57.70 % landingen
19	3.44 %	4.36 % opstijgingen	2.52 % landingen
01	7.37 %	0.06 % opstijgingen	14.68 % landingen
07 Right	7.21 %	14.42 % opstijgingen	0.00 % landingen
07 Left	0.52 %	0.69 % opstijgingen	0.36 % landingen

Baangebruik in 2012

25 Right	53.48 %	82.01 % opstijgingen	24.95 % landingen
25 Left	28.96 %	0.17 % opstijgingen	57.76 % landingen
19	5.97 %	6.31 % opstijgingen	5.63 % landingen
01	5.73 %	0.22 % opstijgingen	11.25 % landingen
07 Right	5.34 %	10.67 % opstijgingen	0.01 % landingen
07 Left	0.52 %	0.62 % opstijgingen	0.41 % landingen

Baangebruik in 2013

25 Right	44.85 %	67.71 % opstijgingen	21.99 % landingen
25 Left	24.08 %	0.37 % opstijgingen	47.79 % landingen
19	7.46 %	8.24 % opstijgingen	6.69 % landingen
01	11.44 %	0.55 % opstijgingen	22.32 % landingen
07 Right	10.78 %	21.28 % opstijgingen	0.29 % landingen
07 Left	1.39 %	1.86 % opstijgingen	0.92 % landingen

Baangebruik in 2014

25 Right	54.82 %	82.10 % opstijgingen	27.55 % landingen
25 Left	27.41 %	0.14 % opstijgingen	54.68 % landingen
19	4.04 %	4.07 % opstijgingen	4.01 % landingen
01	6.54 %	0.63 % opstijgingen	12.45 % landingen
07 Right	6.13 %	12.14 % opstijgingen	0.13 % landingen
07 Left	1.06 %	0.93 % opstijgingen	1.19 % landingen

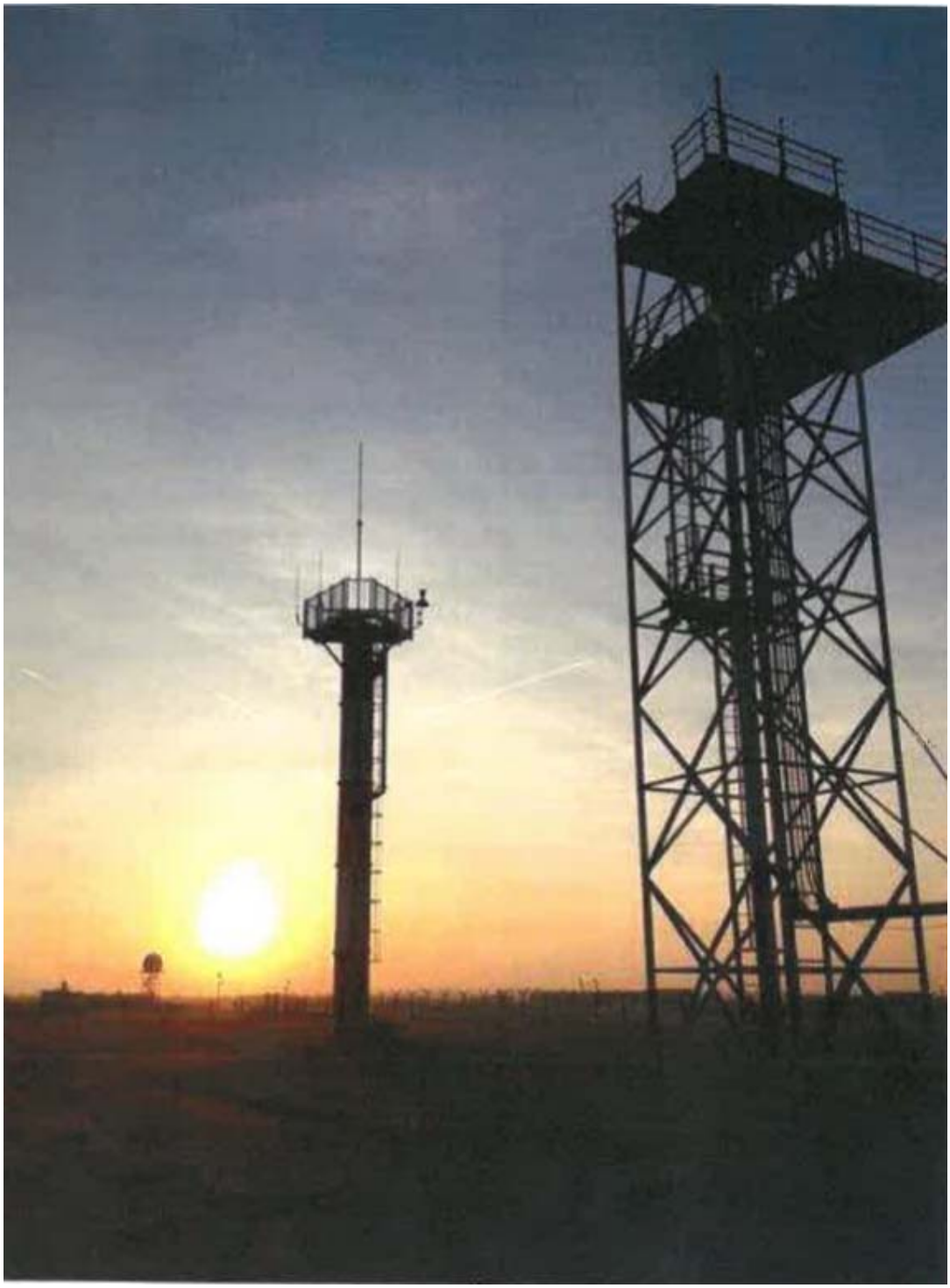
Baangebruik in 2015

25 Right	56.68 %	73.14 % opstijgingen	40.22 % landingen
25 Left	21.15 %	0.09 % opstijgingen	42.21 % landingen
19	7.25 %	12.09 % opstijgingen	2.42 % landingen
01	7.74 %	2.86 % opstijgingen	12.62 % landingen
07 Right	4.98 %	9.79 % opstijgingen	0.18 % landingen
07 Left	2.20 %	2.04 % opstijgingen	2.35 % landingen

Baangebruik in 2016

25 Right	57.22 %	82.74 % opstijgingen	31.70 % landingen
25 Left	26.02 %	0.11 % opstijgingen	51.92 % landingen
19	2.88 %	3.29 % opstijgingen	2.46 % landingen
01	5.97 %	0.10 % opstijgingen	11.83 % landingen
07 Right	6.13 %	12.04 % opstijgingen	0.22 % landingen
07 Left	1.79 %	1.72 % opstijgingen	1.86 % landingen

brussels airport mediation



Evolutie van het baangebruik van 1999 tot 2016

Dag…

LANDINGEN

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	19.28%	6.91%	3.00%	5.91%	3.6%	7.16%	9.95%	10.46%	13.35%	10.62%	12.82%
07L	0.00%	0.67%	0.24%	0.05%	0.00%	0.03%	0.04%	0.04%	0.02%	0.15%	0.11%
07R	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.01%	0.05%	0.00%	0.02%	0.39%
19	0.25%	0.17%	1.10%	1.91%	3.45%	5.86%	3.81%	1.37%	3.23%	1.04%	2.32%
25L	61.01%	66.54%	73.98%	73.72%	75.53%	70.16%	69.67%	63.10%	61.03%	64.41%	56.59%
25R	19.46%	25.71%	21.69%	18.40%	17.41%	16.80%	16.52%	24.98%	22.37%	23.76%	27.76%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01	12.59%	10.89%	14.31%	19.54%	14.98%	11.53%	22.80%	12.94%	12.80%	12.64%
07L	0.27%	2.97%	1.13%	0.64%	0.39%	0.45%	1.02%	1.32%	2.51%	3.99%
07R	0.38%	0.36%	0.03%	0.01%	0.00%	0.01%	0.29%	0.12%	0.12%	0.35%
19	1.47%	1.77%	4.51%	1.66%	1.58%	4.96%	6.42%	3.41%	1.76%	1.44%
25L	63.61%	64.67%	59.01%	57.68%	60.45%	60.34%	49.32%	57.35%	44.69%	55.11%
25R	21.67%	19.34%	21.01%	20.47%	22.60%	22.71%	20.15%	24.87%	38.11%	26.47%

OPSTIJGINGEN

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	6.86%	1.81%	1.10%	1.68%	0.97%	1.77%	1.60%	2.14%	2.56%	2.12%	2.43%
07L	0.63%	0.17%	0.10%	0.03%	0.00%	0.23%	0.20%	0.43%	0.64%	0.61%	1.07%
07R	12.83%	5.52%	2.15%	4.30%	2.85%	5.65%	8.29%	7.95%	10.84%	7.87%	9.63%
19	3.93%	3.88%	2.28%	0.98%	2.71%	1.34%	0.77%	1.08%	6.52%	4.64%	8.53%
25L	0.09%	0.09%	0.34%	0.10%	0.00%	0.15%	0.04%	0.03%	0.30%	0.08%	0.25%
25R	75.66%	88.53%	94.03%	92.91%	93.47%	90.85%	89.11%	88.37%	79.14%	84.69%	78.10%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01	1.20%	0.56%	0.31%	0.49%	0.05%	0.23%	0.56%	0.64%	2.94%	0.05%
07L	0.99%	0.98%	0.87%	0.73%	0.51%	0.46%	1.46%	0.76%	1.78%	1.68%
07R	10.62%	12.42%	14.15%	18.26%	14.71%	10.97%	21.95%	12.56%	10.15%	14.88%
19	5.59%	9.28%	4.08%	2.85%	3.15%	4.94%	7.20%	2.82%	11.32%	1.86%
25L	0.13%	0.23%	0.02%	0.05%	0.03%	0.03%	0.05%	0.01%	0.02%	0.02%
25R	81.48%	76.54%	80.57%	77.61%	81.55%	83.37%	68.78%	83.22%	73.79%	81.51%

Nacht...

LANDINGEN

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	7.00%	3.37%	1.09%	1.62%	1.57%	3.54%	5.11%	3.81%	10.61%	9.41%	9.40%
07L	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%
07R	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
19	0.29%	0.28%	0.27%	1.62%	2.09%	1.47%	1.68%	0.64%	2.56%	2.17%	2.55%
25L	55.69%	44.94%	52.46%	48.92%	52.88%	52.51%	53.00%	52.30%	49.39%	37.87%	23.07%
25R	37.03%	51.40%	46.17%	47.84%	43.46%	42.48%	40.20%	43.23%	37.44%	50.55%	64.98%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01	7.39%	7.51%	9.76%	13.68%	11.74%	8.55%	17.77%	7.94%	10.87%	9.42%
07L	0.00%	0.30%	0.09%	0.15%	0.00%	0.02%	0.03%	0.02%	0.80%	1.45%
07R	0.00%	0.66%	0.21%	0.07%	0.00%	0.01%	0.30%	0.22%	0.73%	0.58%
19	3.96%	4.89%	9.68%	8.93%	11.73%	12.11%	9.17%	9.49%	8.62%	5.55%
25L	27.31%	39.98%	29.19%	30.18%	30.68%	32.70%	33.29%	30.50%	18.95%	33.09%
25R	61.34%	47.67%	51.07%	46.99%	45.85%	46.60%	39.44%	51.83%	60.03%	49.90%

OPSTIJGINGEN

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
01	7.00%	3.37%	1.09%	1.62%	1.57%	3.54%	5.11%	3.81%	10.61%	9.41%	9.40%
07L	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.02%	0.02%	0.00%	0.00%	0.00%
07R	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
19	0.29%	0.28%	0.27%	1.62%	2.09%	1.47%	1.68%	0.64%	2.56%	2.17%	2.55%
25L	55.69%	44.94%	52.46%	48.92%	52.88%	52.51%	53.00%	52.30%	49.39%	37.87%	23.07%
25R	37.03%	51.40%	46.17%	47.84%	43.46%	42.48%	40.20%	43.23%	37.44%	50.55%	64.98%

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01	7.39%	7.51%	9.76%	13.68%	11.74%	8.55%	17.77%	7.94%	10.87%	9.42%
07L	0.00%	0.30%	0.09%	0.15%	0.00%	0.02%	0.03%	0.02%	0.80%	1.45%
07R	0.00%	0.66%	0.21%	0.07%	0.00%	0.01%	0.30%	0.22%	0.73%	0.58%
19	3.96%	4.89%	9.68%	8.93%	11.73%	12.11%	9.17%	9.49%	8.62%	5.55%
25L	27.31%	39.98%	29.19%	30.18%	30.68%	32.70%	33.29%	30.50%	18.95%	33.09%
25R	61.34%	47.67%	51.07%	46.99%	45.85%	46.60%	39.44%	51.83%	60.03%	49.90%

Verdeling van de SID opstijgprocedures van de banen 25R/L van 2009 tot 2016

		2009		2010		2011		2012	
RIGHT	DENUT	8.017	8,85%	7.248	8,56%	8.304	9,00%	7.764	8,60%
	HELEN	7.891	8,71%	7.648	9,03%	8.111	8,79%	8.703	9,64%
	NICKY	9.099	10,04%	8.469	10,00%	9.840	10,67%	9.645	10,68%
	KOK	589	0,65%	64	0,08%	92	0,10%	100	0,11%
	ELSIK	14	0,02%	35	0,04%	57	0,06%	60	0,07%
	CIV RING	12.583	13,89%	11.888	14,04%	13.184	14,29%	12.879	14,26%
	ZULU	640	0,71%	590	0,70%	334	0,36%	454	0,50%
		38.833	**42,85%**	35.942	**42,46%**	39.922	**43,29%**	39.605	**43,87%**
LEFT	LNO	2.825	3,12%	2.018	2,38%	2.893	3,14%	3.474	3,85%
	SPI	6.750	7,45%	6.447	7,62%	6.842	7,42%	5.578	6,18%
	SOPOK	25.643	28,30%	23.856	28,18%	24.826	26,92%	22.955	25,42%
	PITES	1.422	1,57%	1.667	1,97%	2.029	2,20%	2.798	3,10%
	ROUSY	8.670	9,57%	8.389	9,91%	8.910	9,66%	9.503	10,53%
		45.310	**50,00%**	42.377	**50,06%**	45.500	**49,33%**	44.308	**49,07%**
STRAIGHT AHEAD	CANAL CIV	4.952	5,46%	4.769	5,63%	5.125	5,56%	4.709	5,22%
	CANAL S-E	392	0,43%	446	0,53%	491	0,53%	547	
	DELTA	1.131	1,25%	1.125	1,33%	1.191	1,29%	1.118	1,24%
		6.475	**7,15%**	6.340	**7,49%**	6.807	**7,38%**	6.374	**6,45%**
		90.618		84.659		92.229		90.287	

		2013		2014		2015		2016	
RIGHT	DENUT	5.428	7,50%	7.758	8,29%	8.677	10,10%	7.581	8,54%
	HELEN	6.855	9,47%	7.052	7,54%	5.881	6,84%	5.617	6,33%
	NICKY	7.922	10,94%	9.587	10,25%	10.962	12,76%	10.191	11,48%
	KOK	51	0,07%	85	0,09%	108	0,13%	97	0,11%
	ELSIK	89	0,12%	114	0,12%	76	0,09%	64	0,07%
	CIV RING	10.953	15,12%	15.218	16,27%	14.589	16,98%	16.012	18,04%
	ZULU	547	0,76%	49	0,05%	456	0,53%	705	0,79%
		31.845	**43,97%**	39.863	**42,61%**	40.749	**47,42%**	40.267	**45,37%**
LEFT	LNO	2.874	3,97%	2.547	2,72%	2.413	2,81%	2.462	2,77%
	SPI	4.492	6,20%	6.156	6,58%	4.725	5,50%	5.138	5,79%
	SOPOK	17.213	23,77%	18.992	20,30%	17.922	20,85%	21.143	23,82%
	PITES	2.442	3,37%	3.738	4,00%	2.728	3,17%	1.539	1,73%
	ROUSY	8.029	11,09%	10.023	10,71%	8.923	10,38%	10.435	11,76%
		35.050	**48,40%**	41.456	**44,32%**	36.711	**42,72%**	40.717	**45,88%**
STRAIGHT AHEAD	CANAL CIV	4.835	6,68%	8.554	9,14%	6.960	8,10%	7.061	7,96%
	CANAL S-E		0,00%	1.972	2,11%	538	0,63%		
	DELTA	691	0,95%	1.699	1,82%	980	1,14%	710	0,80%
		5.526	**7,63%**	12.225	**13,07%**	8.478	**9,87%**	7.771	**8,76%**
		72.421		93.544		85.938		88.755	

De klachten :

Cijfers
Bevolkingsdichtheid
Melders

Aantal inwoners en bevolkingsdichtheid

Gemeente		Aantal inwoners (*)	Bevolkingsdichtheid inwoner / Km² (**)
Brussels Gewest			
Anderlecht	1070	117.597	5.898
Oudergem	1160	33.344	3.411
Sint-Agatha-Berchem	1082	24.705	7.521
Brussel	1000	174.272	4.836
Etterbeek	1040	47.279	14.083
Evere	1140	40.225	7.135
Vorst	1190	55.478	8.044
Ganshoren	1083	24.480	9.200
Elsene	1050	86.148	12.638
Jette	1090	51.835	9.283
Koekelberg	1081	21.468	16.898
Molenbeek	1080	95.514	14.967
Sint-Gillis	1060	49.805	18.608
Sint-Joost-Ten-Node	1210	26.946	23.057
Schaarbeek	1030	131.456	14.893
Ukkel	1180	82.026	3.387
Watermaal-Bosvoorde	1170	24.849	1.876
Sint-Lambrechts-Woluwe	1200	54.951	7.024
Sint-Pieters-Woluwe	1150	41.167	4.415

Vlaams Brabant			
Asse	1730	32.695	609
Beersel	1650	24.994	797
Bertem	3060	9.904	322
Bierbeek	3360	10.021	238
Boortmeerbeek	3191	12.187	632
Dilbeek	1700	42.018	971
Drogenbos	1620	5.442	1.988
Gooik	1755	9.232	227
Grimbergen	1850	37.016	911
Haacht	3150	14.442	463

Halle	1500	38.666	811
Herent	3020	21.373	612
Hoeilaart	1560	11.098	504
Holsbeek	3220	9.924	251
Huldenberg	3040	9.754	237
Kampenhout	1910	11.765	335
Kapelle-op-den-bos	1861	9.359	592
Kortenberg	3070	19.979	549
Kraainem	1950	13.624	2.303
Lennik	1750	9.034	286
Leuven	3000	100.121	1.686
Liedekerke	1770	13.096	1.226
Linkebeek	1630	4.720	1.146
Londerzeel	1840	18.372	486
Lubbeek	3210	14.270	299
Machelen	1830	15.127	1.150
Meise	1860	18.937	528
Merchtem	1785	16.101	418
Oud-Heverlee	3050	11.085	355
Overijse	3090	25.014	550
Pepingen	1670	4.401	122
Roosdaal	1760	11.614	515
Rotselaar	3110	16.630	413
Sint-Genesius-Rode	1640	18.218	792
Sint-Pieters-Leeuw	1600	33.755	782
Steenokkerzeel	1820	11.934	487
Ternat	1740	15.421	613
Tervuren	3080	21.902	643
Tielt-Winge	3390	10.680	235
Vilvoorde	1800	43.626	1.846
Wemmel	1780	16.100	1.733
Wezembeek-Oppem	1970	14.032	2.007
Zaventem	1930	33.373	1.102
Zemst	1980	23.243	512

Waals Brabant			
Braine-l'Alleud	1420	39.781	735
Grez-Doiceau	1390	13.244	229
Terhulpen	1310	7.323	480
Lasne	1380	14.219	296
Rixensart	1330	22.202	1.235
Waterloo	1410	29.932	1.408
Waver	1300	34.164	787

Om elke betwisting te vermijden hebben we gewerkt met de officiële gegevens

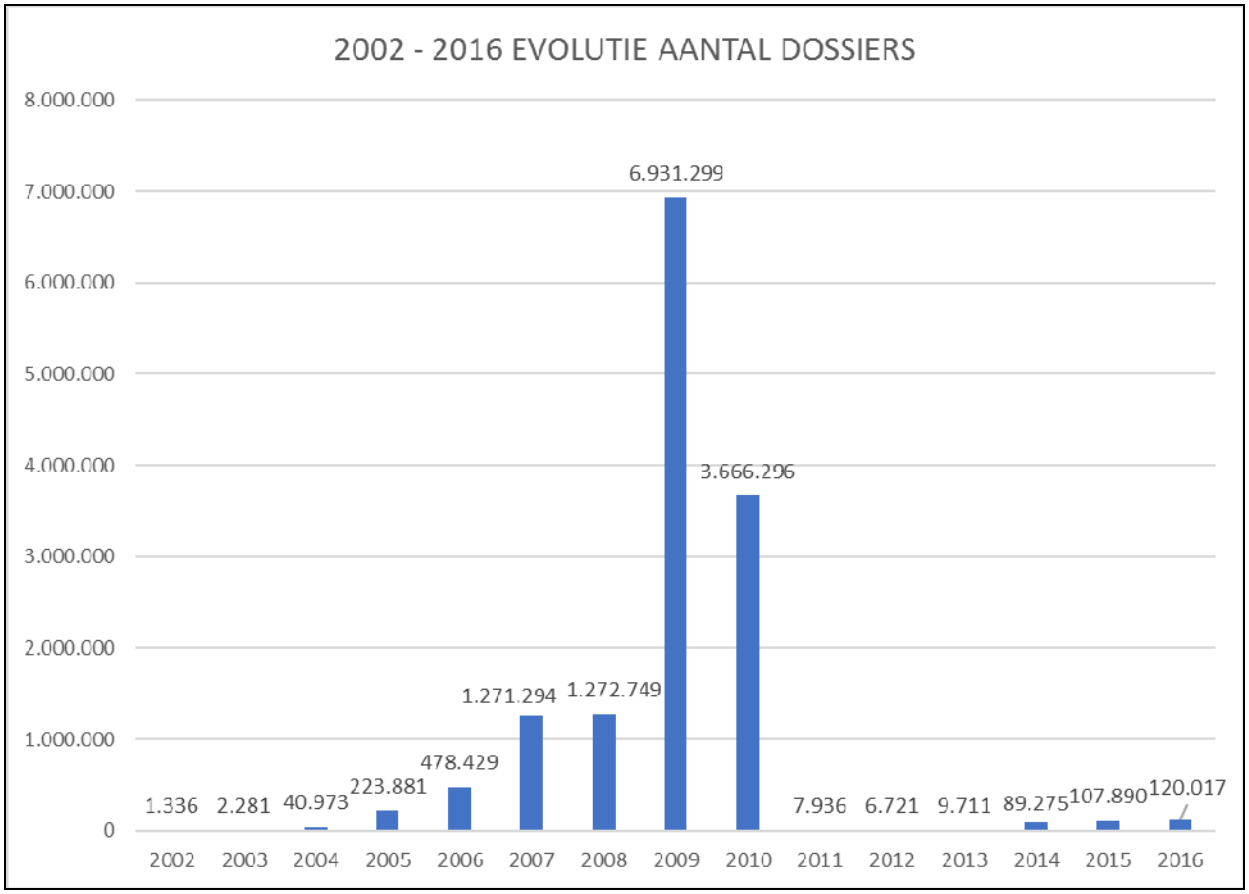
(*) Voor het aantal inwoners namen we als bron de cijfers van de FOD IBZ

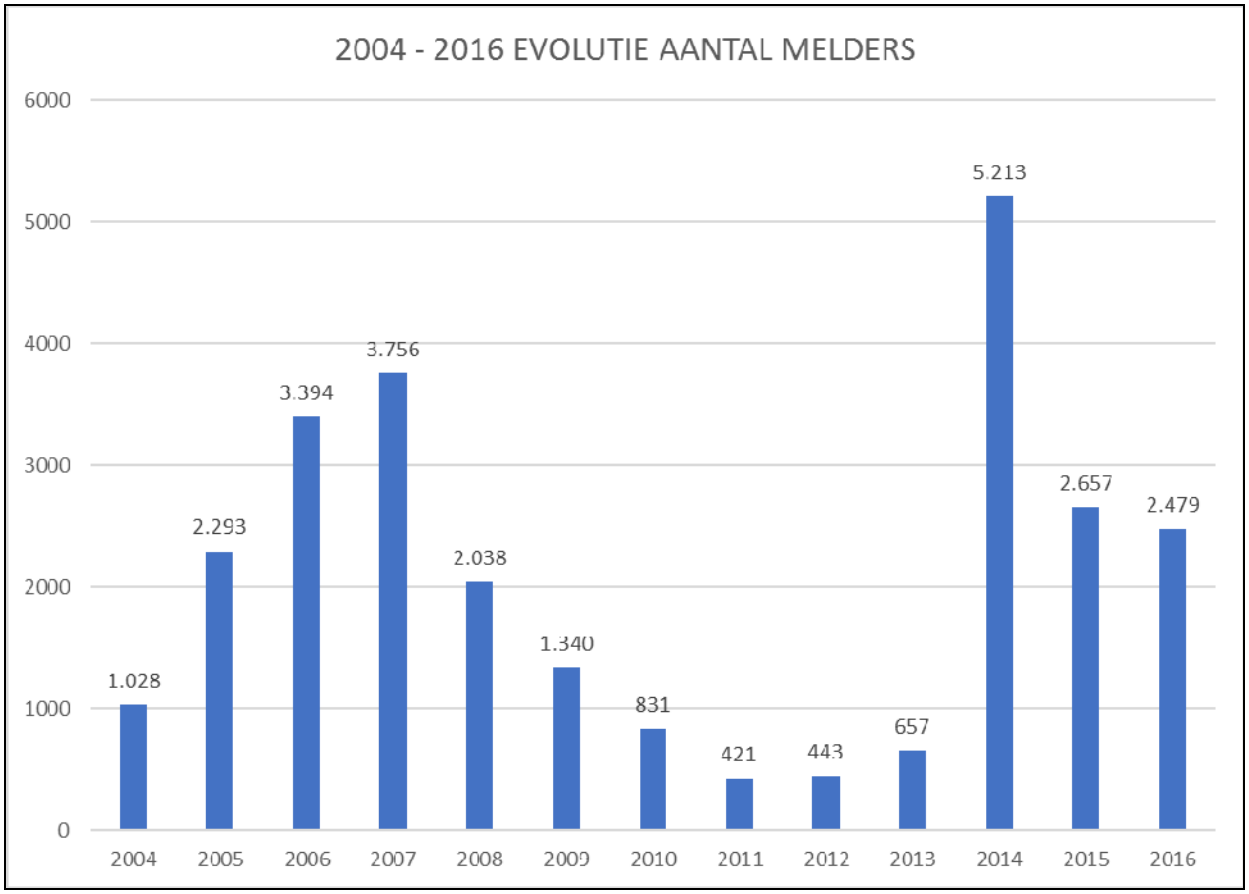
(**) Voor de bevolkingsdichtheid namen we als bron de cijfers van de FOD ECONOMIE.

Evolutie van het aantal klachten (2002 - 2016)

De optelling van het aantal behandelde en beheerde dossiers tussen 2002 en 2016 geeft een totaal van 14.230.150 dossiers.

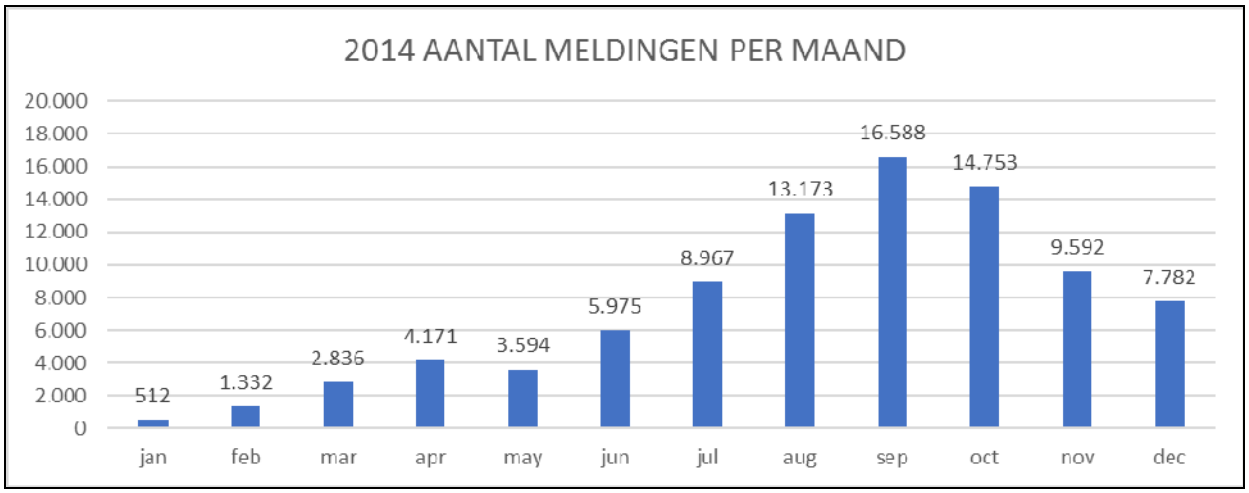
2002 :	1.336 dossiers	2010 :	3.666.296 dossiers
2003 :	2.281 dossiers	2011 :	7.936 dossiers
2004 :	40.973 dossiers	2012 :	6.721 dossiers
2005 :	223.881 dossiers	2013 :	9.771 dossiers
2006 :	478.429 dossiers	2014 :	89.275 dossiers
2007 :	1.271.294 dossiers	2015 :	107.892 dossiers
2008 :	1.272.749 dossiers	2016 :	120.017 dossiers
2009 :	6.931.299 dossiers		




2004 - 2016 EVOLUTIE AANTAL MELDERS
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
1.028
2.293
3.394
3.756
2.038
1.340
831
421
443
657
5.213
2.657
2.479
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016

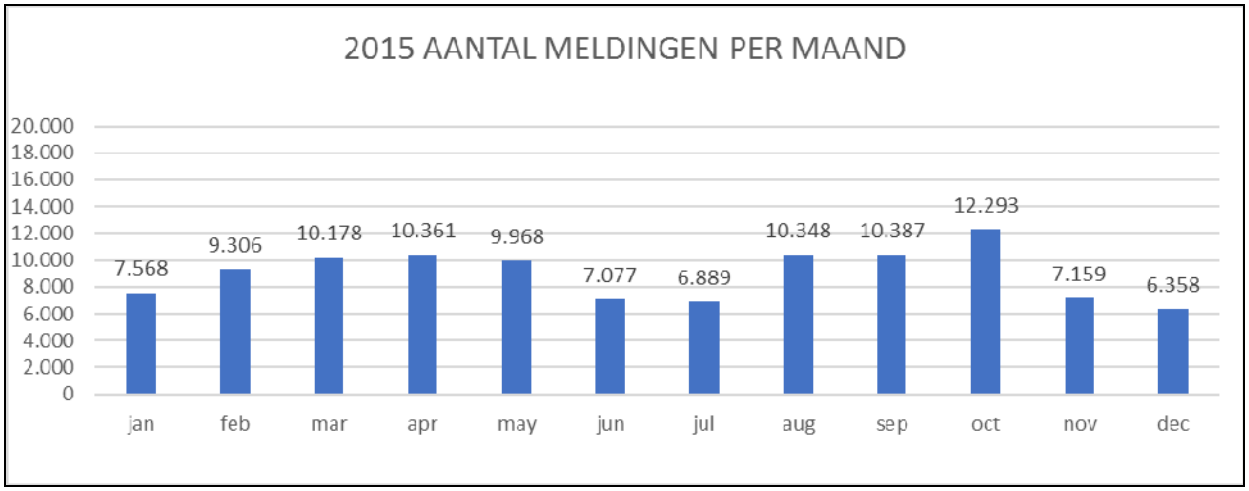
2014

In 2014 werden 89.275 dossiers ingediend door 5.213 verschillende mensen.



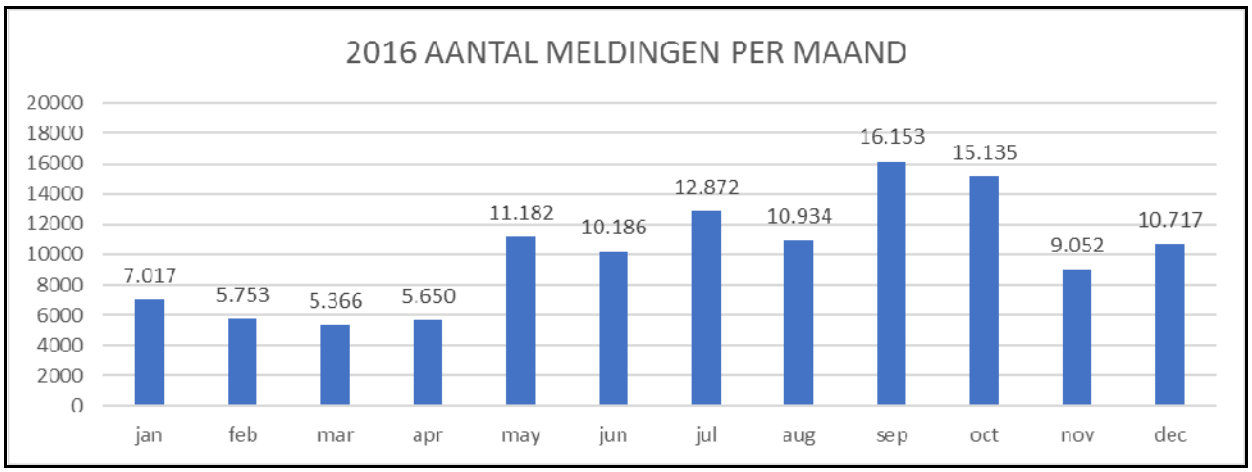
2015

In 2015 werden 107.892 dossiers ingediend door 2.657 verschillende mensen.



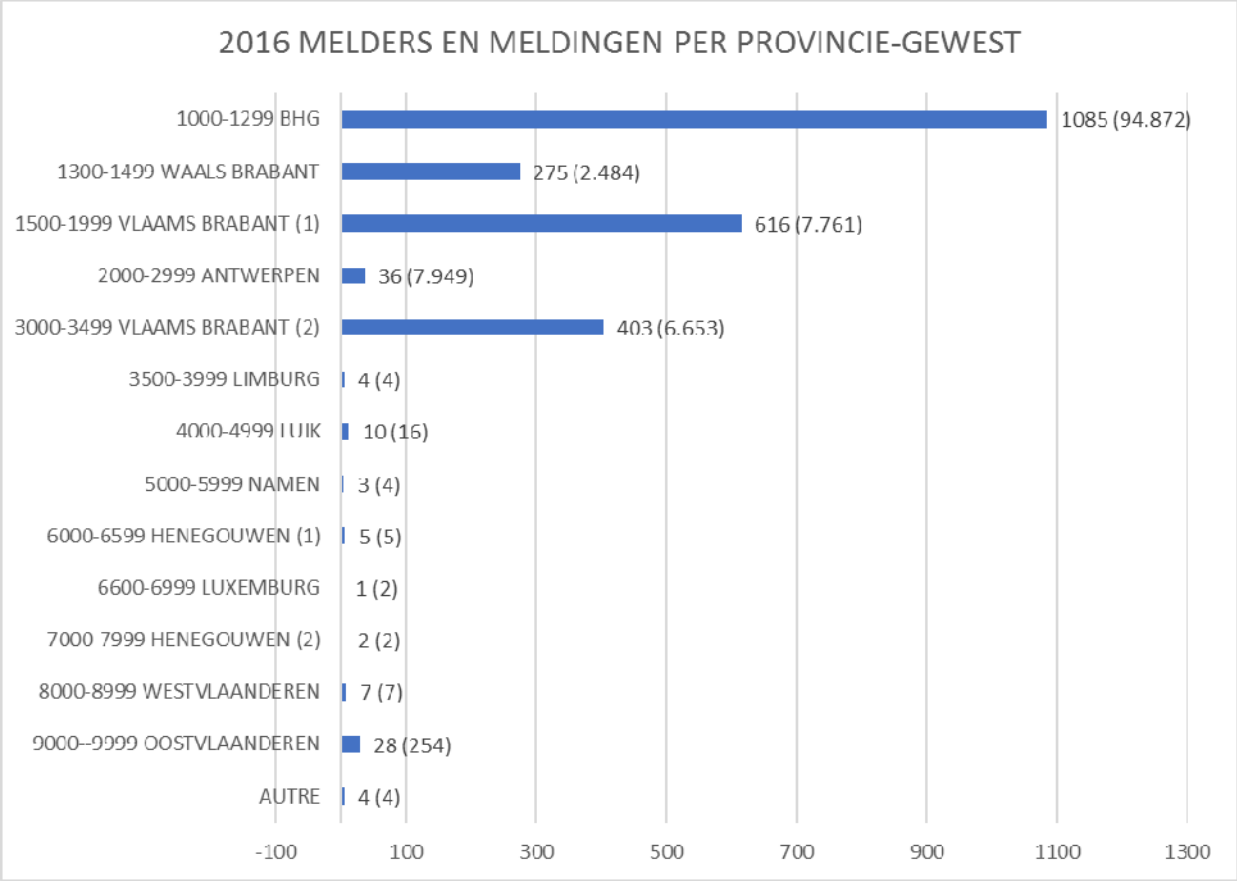
2016

In 2016 werden **120.017 dossiers** ingediend door **2.479** verschillende mensen.



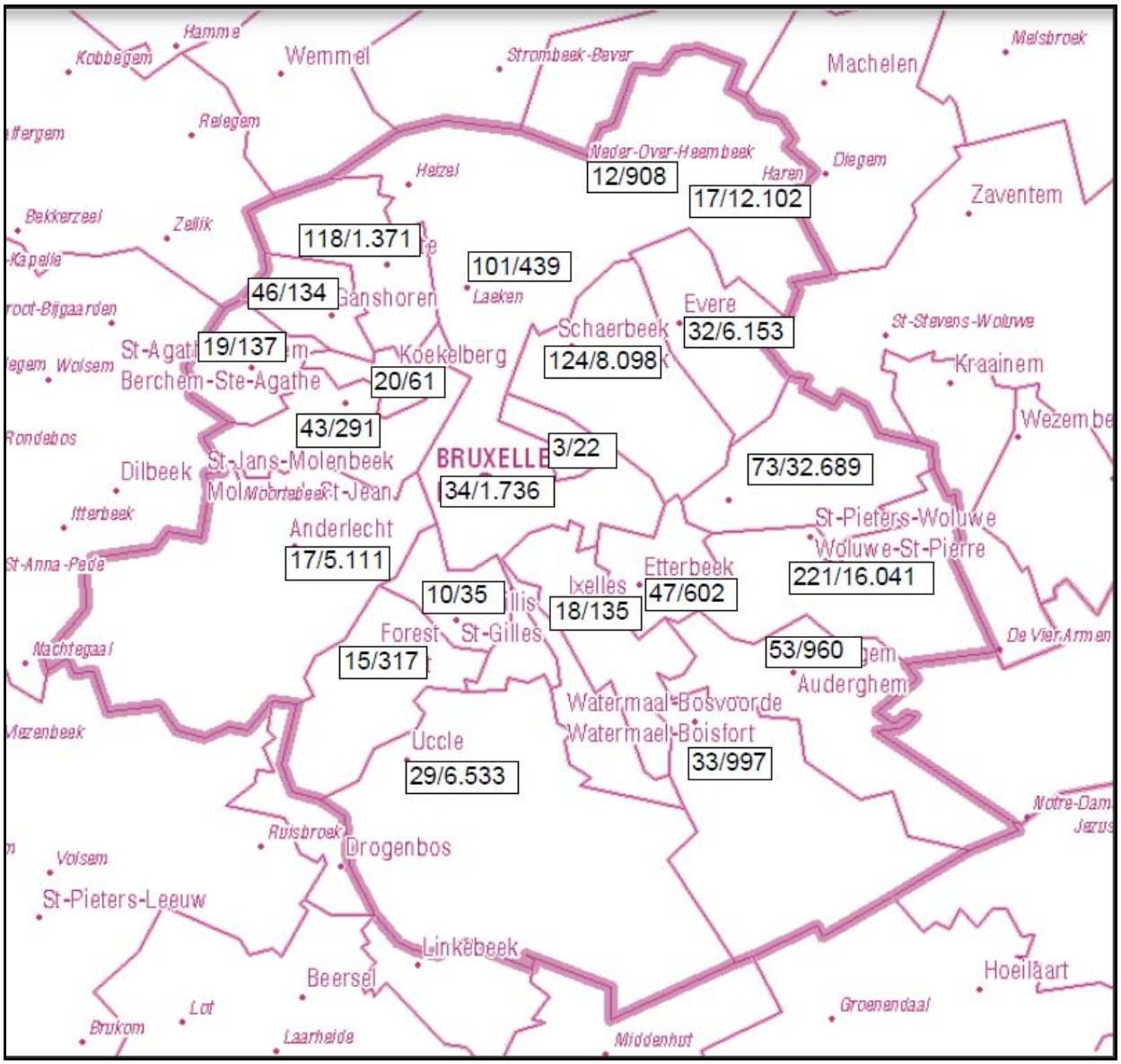
2016 / Verdeling per Gewest / Provincie / Gemeente / deelgemeente van het aantal melders en meldingen ingediend bij de Ombudsdienst

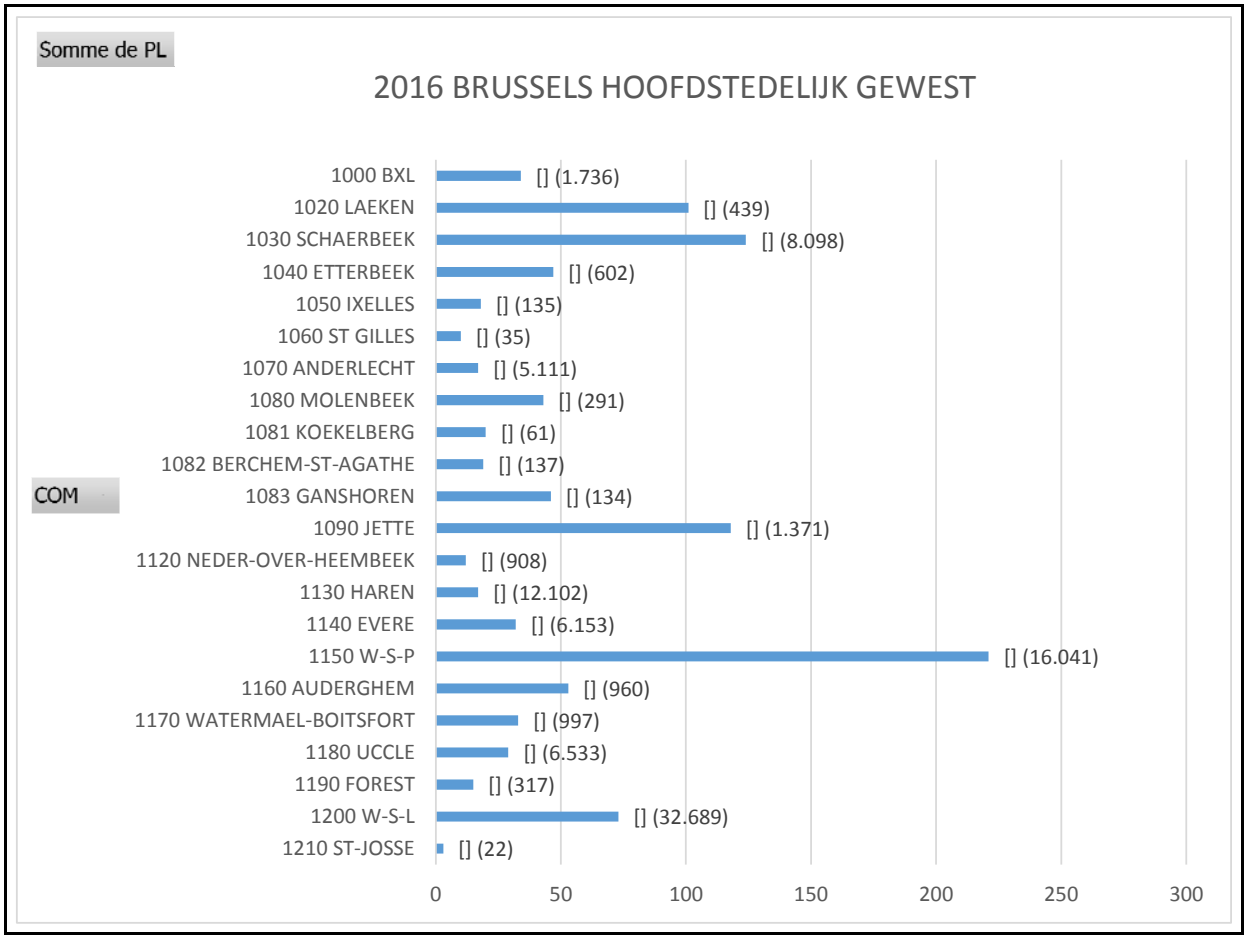
Dit is de jaarlijkse verdeling van het aantal melders en meldingen per provincie / Gewest.



BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (CP 1000 – 1299)

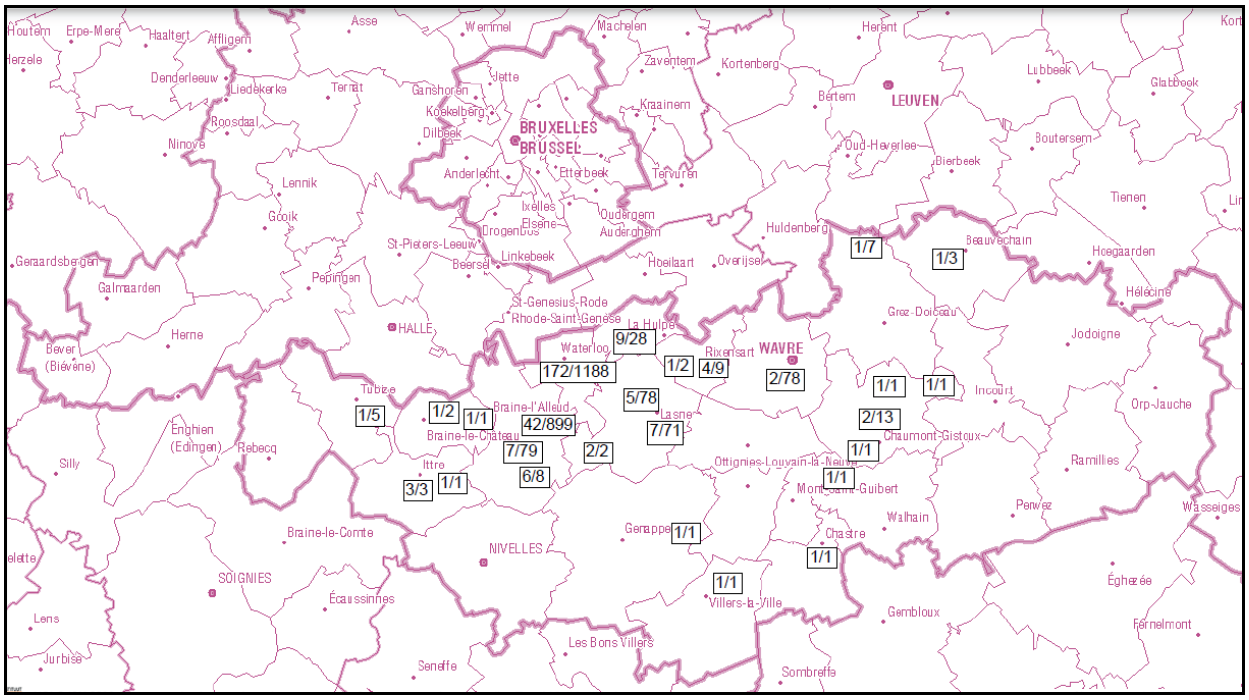
In 2016 werden in het BHG 94.872 dossiers ingediend door 1.085 mensen.

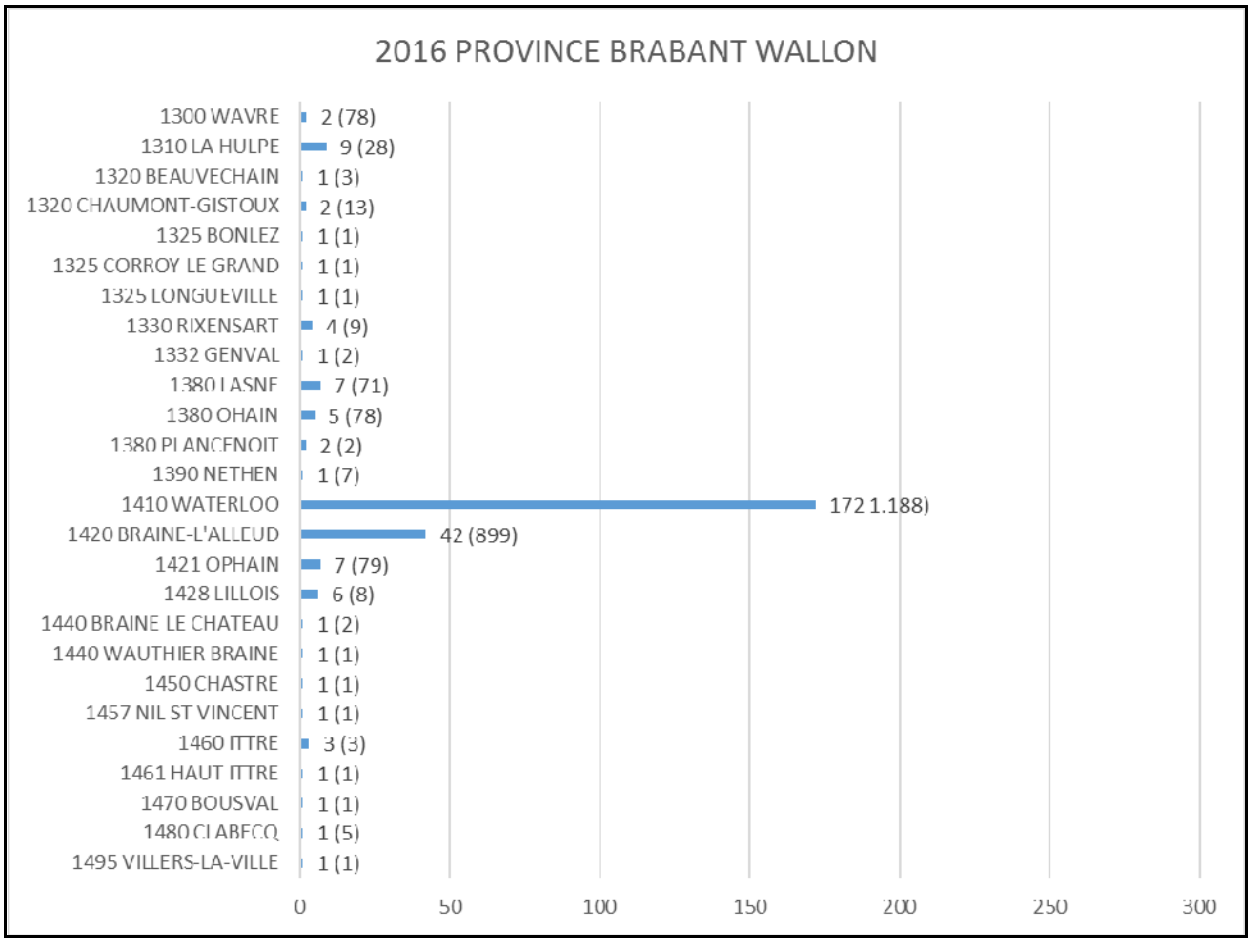



Somme de PL
2016 BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
COM
1000 BXL
1020 LAEKEN
1030 SCHAERBEEK
1040 ETTERBEEK
1050 IXELLES
1060 ST GILLES
1070 ANDERLECHT
1080 MOLENBEEK
1081 KOEKELBERG
1082 BERCHEM-ST-AGATHE
1083 GANSHOREN
1090 JETTE
1120 NEDER-OVER-HEEMBEEK
1130 HAREN
1140 EVERE
1150 W-S-P
1160 AUDERGHEM
1170 WATERMAEL-BOITSFORT
1180 UCCLE
1190 FOREST
1200 W-S-L
1210 ST-JOSSE
[] (1.736)
[] (439)
[] (8.098)
[] (602)
[] (135)
[] (35)
[] (5.111)
[] (291)
[] (61)
[] (137)
[] (134)
[] (1.371)
[] (908)
[] (12.102)
[] (6.153)
[] (16.041)
[] (960)
[] (997)
[] (6.533)
[] (317)
[] (32.689)
[] (22)
0
50
100
150
200
250
300

PROVINCIE WAALS BRABANT (CP 1300 – 1499)

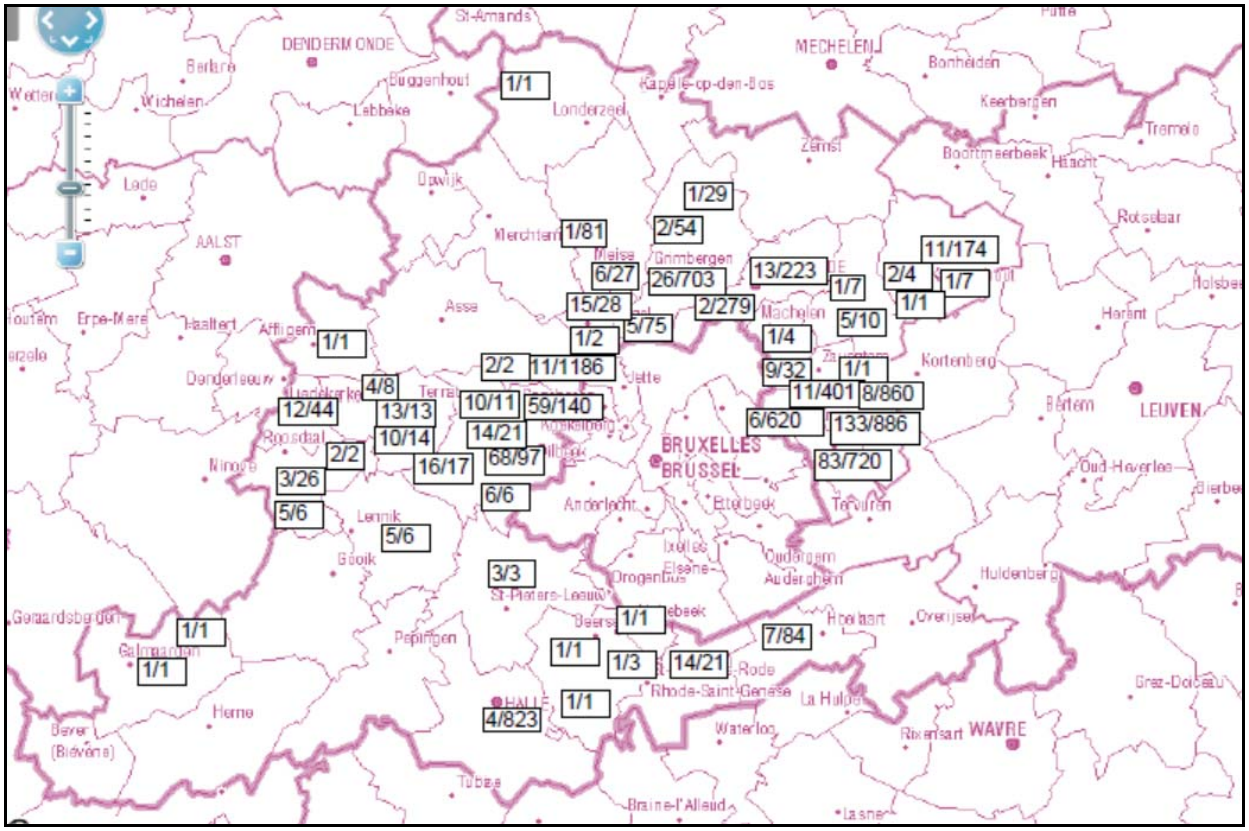
In 2016 werden in de provincie Waals-Brabant 2.484 meldingen ingediend door 275 melders.

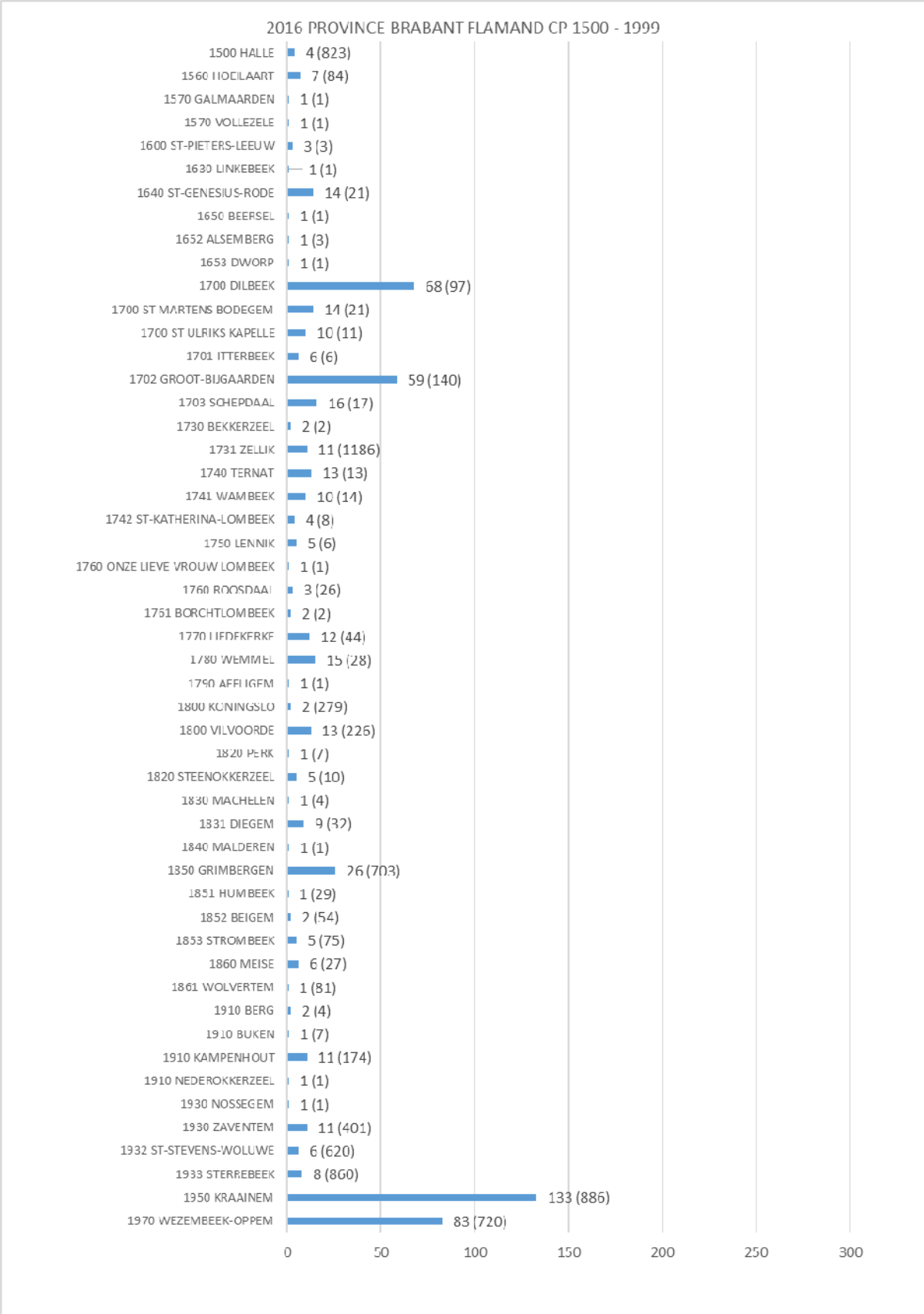



2016 PROVINCE BRABANT WALLON
1300 WAVRE
2 (78)
1310 LA HULPE
9 (28)
1320 BEAUVECHAIN
1 (3)
1320 CHAUMONT-GISTOUX
2 (13)
1325 BONLEZ
1 (1)
1325 CORROY LE GRAND
1 (1)
1325 LONGUEVILLE
1 (1)
1330 RIXENSART
4 (9)
1332 GENVAL
1 (2)
1380 LASNE
7 (71)
1380 OHAIN
5 (78)
1380 PLANCENOIT
2 (2)
1390 NETHEN
1 (7)
1410 WATERLOO
172 (1.188)
1420 BRAINE-L'ALLEUD
42 (899)
1421 OPHAIN
7 (79)
1428 LILLOIS
6 (8)
1440 BRAINE LE CHATEAU
1 (2)
1440 WAUTHIER BRAINE
1 (1)
1450 CHASTRE
1 (1)
1457 NIL ST VINCENT
1 (1)
1460 ITTRE
3 (3)
1461 HAUT ITTRE
1 (1)
1470 BOUSVAL
1 (1)
1480 CLABECQ
1 (5)
1495 VILLERS-LA-VILLE
1 (1)
0
50
100
150
200
250
300

PROVINCIE VLAAMS BRABANT Halle-Vilvoorde (CP 1500 - 1999)

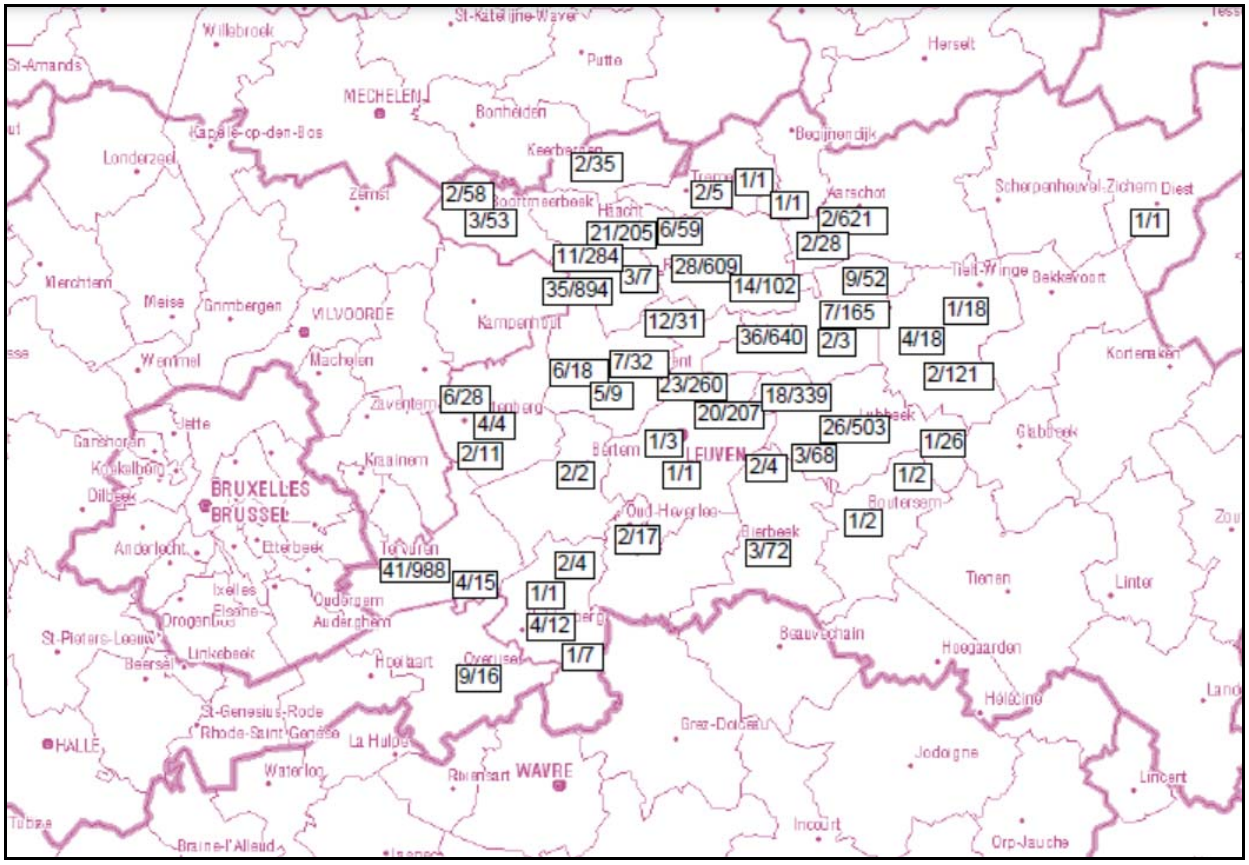
In 2016 werden in de provincie Vlaams-Brabant, arrondissement Halle-Vilvoorde (min Overijse), 7.761 meldingen ingediend door 616 melders.

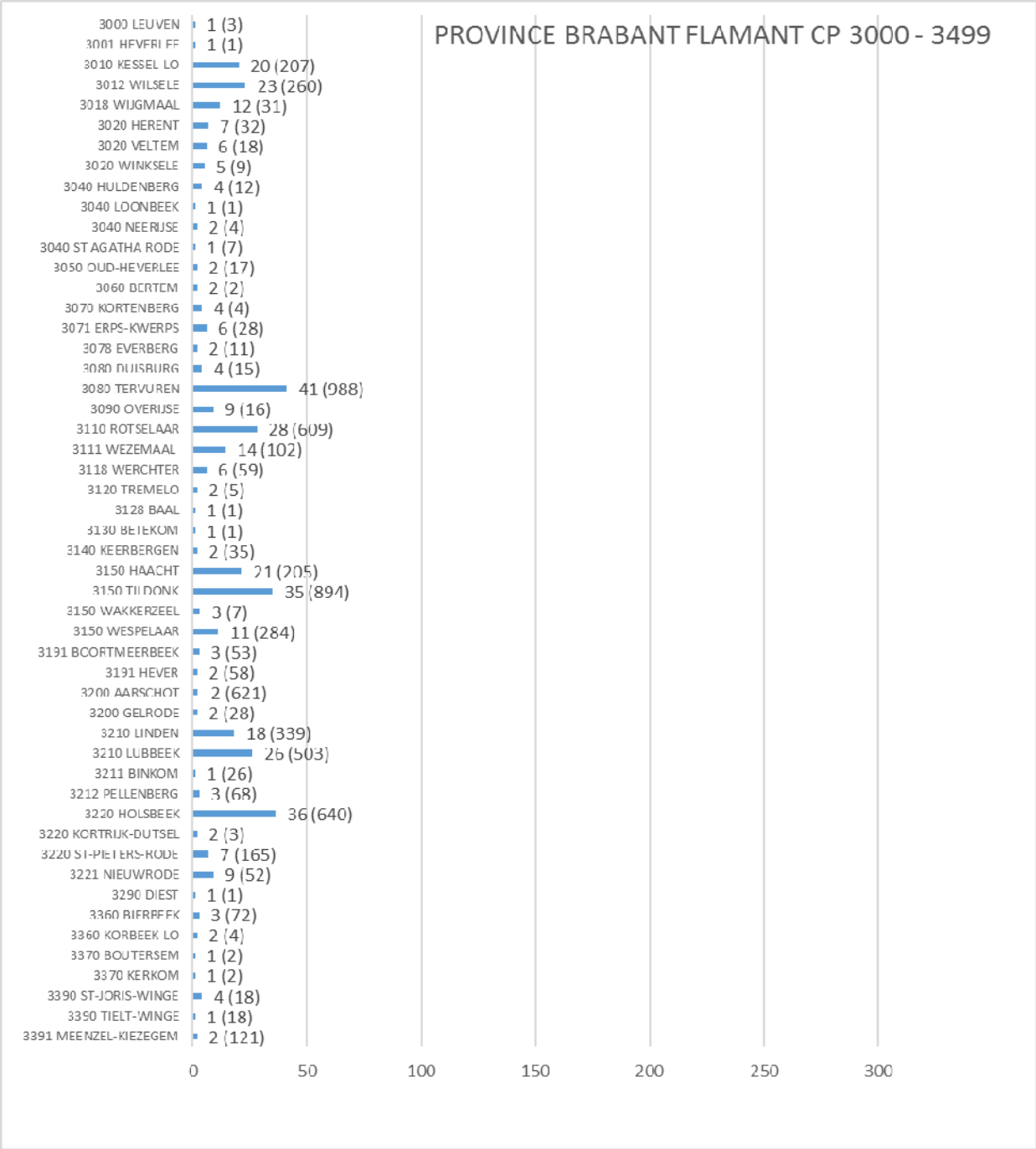



2016 PROVINCE BRABANT FLAMAND CP 1500 - 1999
1500 HALLE 4 (823)
1560 HOEILAART 7 (84)
1570 GALMAARDEN 1 (1)
1570 VOLLEZELE 1 (1)
1600 ST-PIETERS-LEEUW 3 (3)
1630 LINKEBEEK 1 (1)
1640 ST-GENESIUS-RODE 14 (21)
1650 BEERSEL 1 (1)
1652 ALSEMBERG 1 (3)
1653 DWORP 1 (1)
1700 DILBEEK 58 (97)
1700 ST MARTENS BODEGEM 14 (21)
1700 ST ULRIKS KAPELLE 10 (11)
1701 ITTERBEEK 6 (6)
1702 GROOT-BIJGAARDEN 59 (140)
1703 SCHEPDAAL 16 (17)
1730 BEKKERZEEL 2 (2)
1731 ZELLIK 11 (1186)
1740 TERNAT 13 (13)
1741 WAMBEEK 10 (14)
1742 ST-KATHERINA-LOMBEEK 4 (8)
1750 LENNIK 5 (6)
1760 ONZE LIEVE VROUW LOMBEEK 1 (1)
1760 ROOSDAAL 3 (26)
1761 BORCHTLOMBEEK 2 (2)
1770 LIEDEKERKE 12 (44)
1780 WEMMEL 15 (28)
1790 AFFLIGEM 1 (1)
1800 KONINGSLO 2 (279)
1800 VILVOORDE 13 (226)
1820 PERK 1 (7)
1820 STEENOKKERZEEL 5 (10)
1830 MACHELEN 1 (4)
1831 DIEGEM 9 (32)
1840 MALDEREN 1 (1)
1850 GRIMBERGEN 26 (703)
1851 HUMBEEK 1 (29)
1852 BEIGEM 2 (54)
1853 STROMBEEK 5 (75)
1860 MEISE 6 (27)
1861 WOLVERTEM 1 (81)
1910 BERG 2 (4)
1910 BUKEN 1 (7)
1910 KAMPENHOUT 11 (174)
1910 NEDEROKKERZEEL 1 (1)
1930 NOSSEGEM 1 (1)
1930 ZAVENTEM 11 (401)
1932 ST-STEVENS-WOLUWE 6 (620)
1933 STERREBEEK 8 (860)
1950 KRAAINEM 133 (886)
1970 WEZEMBEEK-OPPEM 83 (720)
0
50
100
150
200
250
300

PROVINCIE VLAAMS BRABANT Leuven (CP 3000 – 3499)

En 2016 werden in de provincie Vlaams Brabant, arrondissement Leuven (plus Overijse) 6.653 meldingen ingediend door 403 melders.




PROVINCE BRABANT FLAMANT CP 3000 - 3499
3000 LEUVEN 1 (3)
3001 HEVERLEE 1 (1)
3010 KESSEL LO 20 (207)
3012 WILSELE 23 (260)
3018 WIJGMAAL 12 (31)
3020 HERENT 7 (32)
3020 VELTEM 6 (18)
3020 WINKSELE 5 (9)
3040 HULDENBERG 4 (12)
3040 LOONBEEK 1 (1)
3040 NEERIJSE 2 (4)
3040 ST AGATHA RODE 1 (7)
3050 OUD-HEVERLEE 2 (17)
3060 BERTEM 2 (2)
3070 KORTENBERG 4 (4)
3071 ERPS-KWERPS 6 (28)
3078 EVERBERG 2 (11)
3080 DUISBURG 4 (15)
3080 TERVUREN 41 (988)
3090 OVERIJSE 9 (16)
3110 ROTSELAAR 28 (609)
3111 WEZEMAAL 14 (102)
3118 WERCHTER 6 (59)
3120 TREMELO 2 (5)
3128 BAAL 1 (1)
3130 BETEKOM 1 (1)
3140 KEERBERGEN 2 (35)
3150 HAACHT 21 (205)
3150 TILDONK 35 (894)
3150 WAKKERZEEL 3 (7)
3150 WESPELAAR 11 (284)
3191 BOORTMEERBEEK 3 (53)
3191 HEVER 2 (58)
3200 AARSCHOT 2 (621)
3200 GELRODE 2 (28)
3210 LINDEN 18 (339)
3210 LUBBEEK 26 (503)
3211 BINKOM 1 (26)
3212 PELLENBERG 3 (68)
3220 HOLSBEEK 36 (640)
3220 KORTRIJK-DUTSEL 2 (3)
3220 ST-PIETERS-RODE 7 (165)
3221 NIEUWRODE 9 (52)
3290 DIEST 1 (1)
3360 BIERBEEK 3 (72)
3360 KORBEEK LO 2 (4)
3370 BOUTERSEM 1 (2)
3370 KERKOM 1 (2)
3390 ST-JORIS-WINGE 4 (18)
3390 TIELT-WINGE 1 (18)
3391 MEENZEL-KIEZEGEM 2 (121)
0
50
100
150
200
250
300

Bijlagen : Koninklijk besluit van 15 maart 2002 oprichting Ombudsdienst

HOOFDSTUK III. — *Vermindering van de basis waarop de verzekeringstegemoetkoming wordt berekend*

Art. 3. De erkende tariferingsdiensten verminderen de bases waarop de verzekeringstegemoetkoming wordt berekend die de verzekeringsinstellingen verschuldigd zijn aan de apothekers met een voor het publiek toegankelijke officina, en aan de geneesheren die een vergunning hebben om een geneesmiddelendepot te houden, voor alle verstrekkingen bedoeld in artikel 34, 5°, van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994.

Deze vermindering wordt vastgesteld op 10,15 % van het bedrag van het persoonlijk aandeel dat voor rekening van de rechthebbende wordt gelaten, zoals bedoeld in artikel 37, § 2 en § 4. Vanaf 1 januari 2003 wordt deze vermindering vastgesteld op 7,7 %.

Art. 4. De technische modaliteiten voor de uitvoering van deze vermindering van de basis waarop de verzekeringstegemoetkoming berekend wordt, worden door het Verzekeringscomité vastgelegd op voorstel van de Overeenkomstenconmissie Apothekers –Verzekeringsinstellingen in de onderrichtingen voor het opstellen van de factuur over de farmaceutische verstrekkingen afgeleverd aan rechthebbenden die niet in een verplegingsinrichting zijn opgenomen zoals bedoeld in artikel 6 van het koninklijk besluit van 15 juni 2001 tot vaststelling van de gegevens inzake te tariferen verstrekkingen die de tariferingsdiensten aan de verzekeringsinstellingen moeten overmaken.

Art. 5. Dit besluit treedt in werking op 1 april 2002. De verplichting tot vermindering van de basis waarop de verzekeringstegemoetkoming wordt berekend is van toepassing voor de prestaties die gefactureerd worden vanaf 1 april 2002.

Art. 6. Onze Minister van Sociale Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 29 maart 2002.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Sociale Zaken,
F.VANDENBROUCKE

CHAPITRE III. — *Diminution de la base sur laquelle est calculée l'intervention de l'assurance*

Art. 3. Les offices de tarification agréés diminuent la base sur laquelle est calculée l'intervention de l'assurance due par les organismes assureurs aux pharmaciens tenant une officine ouverte au public et aux médecins autorisés à tenir un dépôt de médicaments, pour toutes les prestations visées à l'article 34, 5°, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994.

Cette diminution est fixée à 10,15 % du montant de l'intervention personnelle qui est laissé à charge des bénéficiaires, telle que visée à l'article 37, § 2 et § 4. A partir du 1er janvier 2003, cette diminution est fixée à 7,7 %.

Art. 4. Les modalités techniques pour l'application de cette diminution de la base sur laquelle est calculée l'intervention de l'assurance, sont fixées par le Comité de l'assurance sur proposition de la Commission de conventions Pharmaciens – Organismes assureurs dans les directives de facturation des fournitures pharmaceutiques dispensées à des bénéficiaires non hospitalisés telles que visées à l'article 6 de l'arrêté royal du 15 juin 2001 déterminant les données relatives aux fournitures à tarifer que les offices de tarification doivent transmettre aux organismes assureurs.

Art. 5. Cet arrêté entre en vigueur le 1er avril 2002. L'obligation de diminuer la base sur laquelle est calculée l'intervention de l'assurance est d'application pour les prestations qui sont facturées à partir du 1er avril 2002.

Art. 6. Notre Ministre des Affaires sociales est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 29 mars 2002.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires sociales,
F.VANDENBROUCKE

MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

N. 2002 — 1191 [C – 2002/14086]

15 MAART 2002. — Koninklijk besluit houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende de herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de reglementering van de luchtvaart, inzonderheid op artikel 5, eerste lid;

Gelet op het regeerakkoord van 11 februari 2000, inzonderheid op punt 3.4, 2°;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, daterend van 14 maart 2001;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, gegeven op 31 mei 2001;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer;

Besluit :

Artikel 1. Binnen het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur wordt een autonome Ombudsdienst opgericht met de volgende opdrachten :

- informatie verzamelen en verspreiden in verband met de gevolgde trajecten en de veroorzaakte hinder door de vliegtuigen die gebruik maken van de luchthaven van Brussel-Nationaal in functie van de ontvangen klachten;

MINISTERE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 2002 — 1191 [C – 2002/14086]

15 MARS 2002. — Arrêté royal portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5, alinéa premier;

Vu l'accord de Gouvernement du 11 février 2000, notamment son point 3.4, 2°;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances daté du 14 février 2001;

Vu l'accord de notre Ministre du Budget, donné le 31 mai 2001;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports;

Arrête :

Article 1er. Il est créé au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure un Service autonome de Médiation dont les missions sont :

- de recueillir et de diffuser les informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances occasionnées par les avions utilisant l'aéroport de Bruxelles-National en fonction des plaintes reçues;

brussels airport mediation

- de klachten en suggesties van de buurtbewoners over het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal verzamelen en behandelen;

- de activiteiten van het Overlegforum waarvan sprake in artikel 10, van dit besluit vereenvoudigen door hem een logistieke en administratieve steun te geven en de informatie nuttig voor zijn werking.

Art. 2. Deze dienst functioneert onafhankelijk, met name ten opzichte van de diensten van het Bestuur der Luchtvaart die verantwoordelijk zijn voor de luchtwaardigheid, de certificatie, de luchtvaartoperaties, het onderhoud, het afleveren van vergunningen, en in het algemeen voor alles wat voortvloeit uit haar toevertrouwde taken. Dat belet niet dat de dienst in het belang van het voortbestaan van die verschillende opdrachten met die verschillende instanties kan samenwerken.

Art. 3. Deze dienst voert zijn opdrachten in alle onafhankelijkheid uit en doet, binnen redelijke mate en termijn en zonder schending van de vertrouwelijkheidclausules die gebruikelijk zijn in de luchtvaartsector, beroep op alle informatie waarover het Bestuur der Luchtvaart, de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal en Belgocontrol, beschikken en die nodig zijn voor het uitvoeren van zijn taken.

Art. 4. § 1. De dienst heeft minstens een directeur (adviseur) -coördinator in dienst die belast is met de verschillende taken die in onderhavig besluit worden aangegeven. Hij wordt bijgestaan door verschillende gespecialiseerde medewerkers.

§ 2. De personeelsleden van deze dienst mogen geen lid zijn, aangesloten zijn bij of enige band hebben met bedrijven, organismen, organisaties en instellingen die een luchthaven uitbaten of controleren, noch deel uitmaken van een belangengroep van buurtbewoners of ter verdediging van het leefmilieu.

Art. 5. De opdrachten van de dienst omvatten het verzamelen, registreren en analyseren van alle inlichtingen die relevant zijn om de oorzaken van de klachten van de buurtbewoners te behandelen en te bepalen. De directeur (adviseur) maakt een jaarverslag van de activiteiten over aan de minister die bevoegd is voor de luchtvaart. In dit jaarverslag worden de vragen opgenomen die worden besproken door het Overlegforum waarvan sprake in artikel 10, van onderhavig besluit.

Art. 6. Om zijn opdrachten te vervullen mag de dienst de hulp vragen van experts.

Art. 7. Op elke klacht wordt binnen de vijftien dagen na ontvangst een gepast antwoord geformuleerd. Voor complexe klachten kan deze termijn worden verlengd naargelang de strikte noodzakelijkheid om alle nuttige inlichtingen te verzamelen en te analyseren.

Art. 8. Binnen de dienst mogen werkgroepen worden opgericht die belast zijn met de voorbereiding van het onderzoek van specifieke problemen die moeten worden voorgelegd aan het Overlegforum, waarvan sprake in artikel 10, van onderhavig besluit.

Art. 9. De dienst houdt de documentatie over de geluidshinder en de trajecten van de vliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal up-to-date.

Art. 10. De Ombudsdienst werkt samen met een nog op te richten Overlegforum. Dat forum wordt opgericht met de verschillende partijen die betrokken zijn bij de luchthaven Brussel-Nationaal en de geluidshinder die door het gebruik daarvan wordt veroorzaakt. De dienst staat ook in voor het secretariaat van dat forum.

Art. 11. Dit besluit wordt van kracht op de dag van publicatie in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 12. De Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Transport is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 15 maart 2002.

ALBERT

Van Koningswege :

- de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National.

- de faciliter les activités du Forum de concertation dont question à l'article 10, du présent arrêté en lui fournissant un support logistique et administratif et les informations utiles à son fonctionnement.

Art. 2. Ce service est fonctionnellement indépendant, notamment, des services de l'Administration de l'Aéronautique responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences et, en général, de toute partie directement concernée par les missions qui lui sont confiées, ce qui ne doit pas l'empêcher de collaborer avec ces diverses instances dans l'intérêt de la poursuite des dites missions.

Art. 3. Ce service mène ses missions en toute indépendance et bénéficie dans une mesure et un délai raisonnables et sans préjudice des clauses de confidentialité d'usage dans le secteur aérien, des informations dont disposent l'Administration de l'Aéronautique, l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National et Belgocontrol et qui sont nécessaires à l'exécution de ses missions.

Art. 4. § 1er Ce service comprend au moins un directeur (conseiller) -coordinateur, chargé des diverses missions dévolues par le présent arrêté. Il est assisté par divers collaborateurs spécialisés.

§ 2. Les membres du personnel de ce service ne peuvent pas être membres, associés ou affiliés ni liés d'une quelconque manière à des sociétés, organismes, organisations ou institutions exploitant ou contrôlant un aéroport ni faire partie d'une association de riverains ou de défense de l'environnement.

Art. 5. Les missions comprennent la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents pour traiter et déterminer les causes des plaintes des riverains de l'aéroport. Le directeur (conseiller) remet un rapport annuel d'activités au Ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions. Dans ce rapport annuel sont intégrées les questions abordées par le Forum de concertation dont question à l'article 10, du présent arrêté.

Art. 6. Le service peut demander l'assistance d'experts pour mener à bien ses missions.

Art. 7. Toute plainte fait l'objet d'une réponse appropriée dans un délai n'excédant pas quinze jours à dater du jour de sa réception. Pour les plaintes complexes, ce délai peut être prolongé dans la mesure strictement nécessaire pour rassembler et analyser les renseignements utiles.

Art. 8. Le service peut constituer en son sein des groupes de travail chargés de préparer l'examen de problèmes spécifiques à soumettre au Forum de concertation dont question à l'article 10, du présent arrêté.

Art. 9. Le service tient à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs à l'aéroport de Bruxelles-National.

Art. 10. Le Service de Médiation collabore avec le Forum de concertation à créer avec les diverses parties concernées par l'aéroport de Bruxelles-National et les nuisances qu'engendre son utilisation. Il en assure notamment le secrétariat.

Art. 11. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

Art. 12. Notre Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 15 mars 2002.

ALBERT

Par le Roi :

brussels airport mediation

Directie en Ontwerp

Philippe Touwaide

Realisatie en Lay-Out

Ysaline Touwaide

Juan Torck

Fotos

Ysaline Touwaide

Philippe Touwaide

Comm & Komm

Inzameling gegevens

Philippe Touwaide

Juan Torck

Vertaling

Juan Torck

Bron gegevens

Airportmediation

Brussels Airport Terminal Company (BATC)

Belgocontrol

Brussels International Airport Company (BIAC)

Ministerie van Communicatie

Regie der Luchtwegen

FOD Mobiliteit en Vervoer

Brussels Airport Company (BAC)

Persoonlijke archieven Philippe Touwaide

Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal
c/o Belgocontrol Site Steenokkerzeel Lokaal S.1.3.08
Tervuurensesteenweg, 301 Steenokkerzeel
☏ 02.206.28.22
🖮 airportmediation@icloud.com
www.airportmediation.be

Verantwoordelijke Uigever : *Philippe Touwaide, Directeur*