



EVALUATIE VAN DE OVERVLUCHTEN VAN STERREBEEK

Ref: 7297 - P


De huidige analyse heeft tot doel om op neutrale en objectieve wijze een overzicht te geven van de overvluchten van de gemeente Sterrebeek van- en naar de Luchthaven Brussel-Nationaal.

door

Philippe TOUWAIDE

De huidige analyse heeft tot doel om op neutrale en objectieve wijze een overzicht te geven van de overvluchten van de gemeente Sterrebeek (opstijgingen 19 en landingen 01) op basis van omvangrijke historische documentatie die aantoont dat er geen enkele historische vliegroute bestaat en dat de procedures geëvolueerd en aangepast werden, met talrijke veranderingen, voornamelijk tussen 1988 en 2014.

Woensdag 13 november 2019



Philippe TOUWAIDE

Licentiaat in Luchtvaartrecht en Maritiem recht
Voormalig Regeringscommissaris

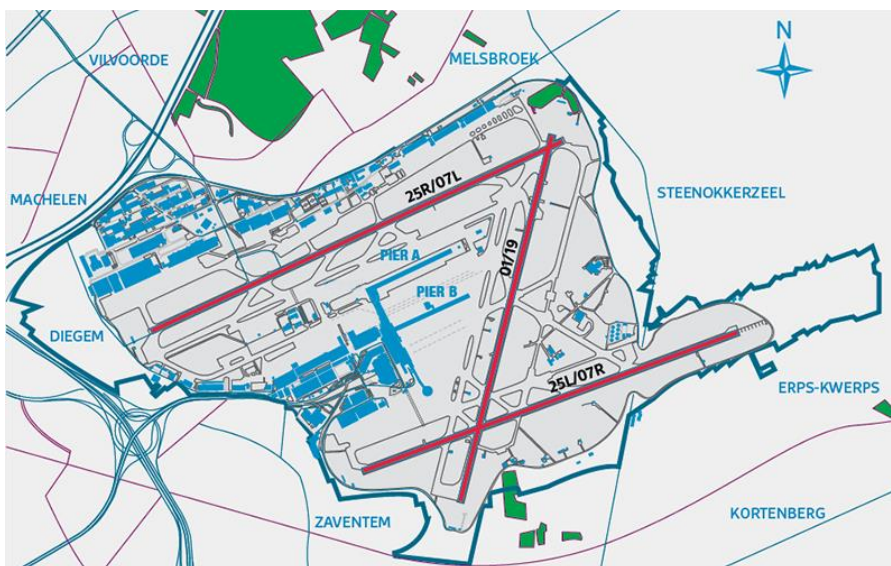
Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Luchtvaartombudsman van de Federale Regering – F.O.D. Mobiliteit en Transport

1. DE OPSTIJGINGEN 19 VIA STERREBEEK

1.1 Historiek van de baan 01/19, voorheen bekend als 02/20

De dwarsbaan noord/zuid 02/20 werd aangelegd in Melsbroek in 1940 door de Duitse bezettingsmacht en werd uitgebreid aan beide uiteinden tussen maart 1947 en mei 1948. Tussen 10 december 1956 en 20 mei 1958 werd ze verlengd naar het zuiden, waarbij de spoorwegverbinding Brussel-Leuven werd verplaatst.

De uitbreidingswerkzaamheden van baan 02/20 werden gefinancierd door de NATO, midden in de Koude Oorlog, wat zou verklaren waarom deze baan zou kunnen worden vernietigd door sabotage in geval van een gewapend conflict, vanwege de aanwezigheid van holtes onder de baan die explosieven zou kunnen bevatten.



Baanconfiguratie in Z-vorm met diagonale 01/19 op de Luchthaven Brussel-Nationaal

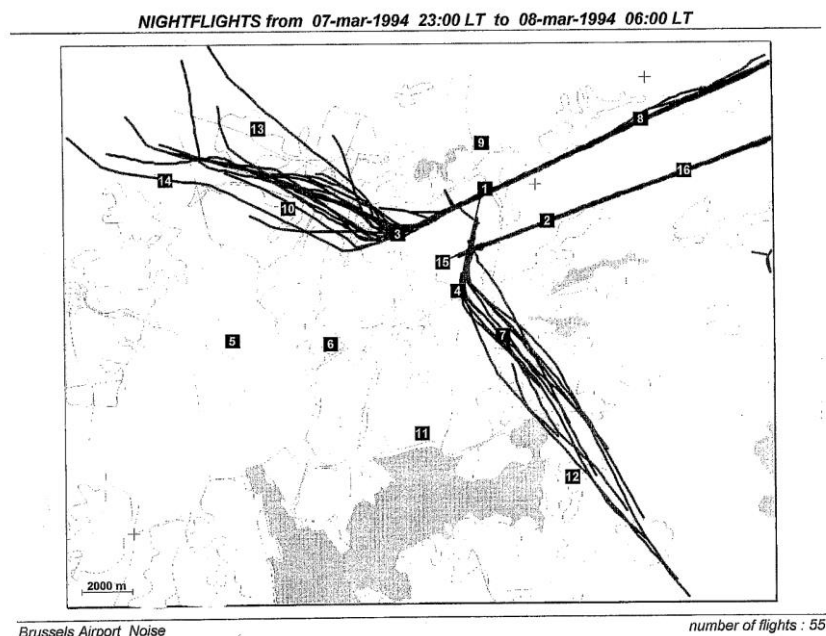
Baan 02/20 veranderde van naam in baan 01/19 op 19 september 2013 ten gevolge van de magnetische afwijking en is momenteel georiënteerd op 014° in noordelijke richting en 194° in zuidelijke richting. Baan 01/19 is 2.987 meter lang, 50 meter breed en vertoont een hoogteverschil van 23,485 meter tussen het uiterste noorden op 107 voet en het uiterste zuiden op 184 voet. In de noordelijke richting spreken we van baan 01 en in de zuidelijke richting van baan 19.

1.2 Preferentieel baangebruik van baan 19 bij opstijging

Baan 19 werd tot in 1988 slechts zeer weinig gebruikt, enkel bij een sterke zuidenwind waarbij vliegtuigen opstijgen tegen de wind in.

Baangebruik tijdens de nacht:

- 19 december 1988: reorganisatie van de nachtvluchten, van 02:30 uur tot 06:00 uur plaatselijke tijd, de vertrekkende met een oostelijke en zuidelijke bestemming gebruiken baan 20 richting het bakken van Huldenberg;
- 10 december 1992: oprichting van de speciale geluidsvriendelijke procedure "**Tour du Brabant**" die zware vliegtuigen en vliegtuigen van het type Boeing 727 richting Huldenberg terugtrekt van baan 20 door hen toe te staan om tussen 23:00 uur en 06:00 uur plaatselijke tijd op te stijgen van baan 25R met een lus rondom Brabant, alvorens hun traject richting Huldenberg te hernemen met een vlucht rondom Brussel op een hoogte van minstens 4.000 voet. Baan 20 is preferentieel voor de vertrekkende richting Huldenberg enkel en alleen van 02:00 uur tot 06:00 uur plaatselijke tijd;
- 9 december 1993: de Tour du Brabant wordt verplicht en dus opgelegd tussen 02:00 uur en 06:00 uur plaatselijke tijd aan alle vliegtuigen waarvan de prestaties het niet toelaten om op te stijgen vanaf baan 20;



Vluchtroutes van de nachtvluchten verdeeld onder baan 20 en 25R op 7 maart 1994

- 22 mei 1997: de Tour du Brabant is slechts verplicht tussen 23:00 uur en 01:00 plaatselijke tijd. Alle zware vliegtuigen en vliegtuigen van het type Boeing 727 moeten verplicht opstijgen vanaf baan 20 richting het bakken van Huldenberg van 01:00 uur tot 06:00 uur plaatselijke tijd;
- 19 april 2001: de Tour du Brabant is opnieuw verplicht voor zware vliegtuigen en vliegtuigen van het type Boeing 727 richting de bakens van Chièvres en Huldenberg tussen 01:00 uur en 06:00 uur, alsook op zondagochtend tussen 06:00 uur en 08:00 uur plaatselijke tijd;
- 22 februari en 16 juli 2002: de akkoorden van het overleg tussen de federale regering en de gewesten komen overeen dat alle nachtvluchten moeten worden geconcentreerd bij het vertrek van baan 25R met één enkele vluchtroute "stable runway concept";

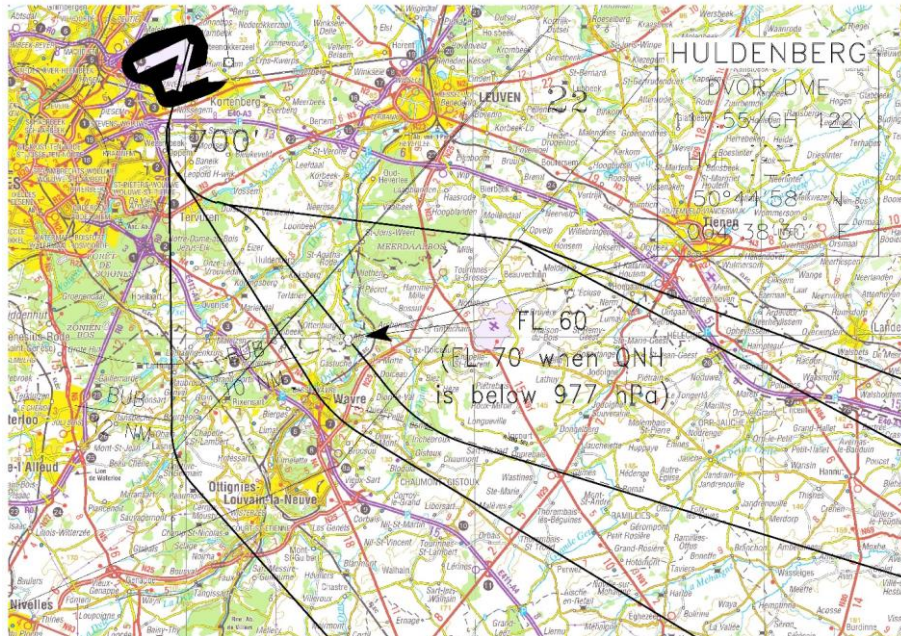
- 31 oktober 2002: de Tour du Brabant wordt opgeschort en nieuwe vliegroutes geconcentreerd op baan 25 Right voor opstijgingen worden enkel 's nachts in gebruik genomen. Zware vliegtuigen en vliegtuigen van het type Boeing 727 volgen een nieuwe omleidingsprocedure van Brabant (Bulux/Gilom 1 November);
- 29 november 2002: het Overlegcomité tussen de federale regering en de gewesten beslist dat de definitieve optimalisatie van de vluchtprocedures en de verandering op vlak van de concentratie van de vluchten op een enkele baan (25R) pas zullen worden ingevoerd nadat is vastgesteld dat deze verandering met betrekking tot het baangebruik geen extra geluidshinder veroorzaakt voor de omwonenden, en dat de vliegtuigen van het type Boeing 727 zijn verwijderd uit de planning van de nachtvluchten;
- 26 december 2002: baan 20 had niet systematisch gebruikt mogen worden tijdens de nacht. Deze wettelijk vastgelegde beslissing werd nochtans eerst geschorst via NOTAM en vervolgens geannuleerd door het politiek akkoord van 24 januari 2003;
- 24 januari 2003: een nieuw politiek akkoord wordt aangenomen, rekening houdend met het feit dat de voormalige akkoorden niet voldoende rekening hielden met de frequentie van overvluchten en dat bijgevolg het systeem van de concentratie van nachtvluchten met vertrek vanaf een enkele baan (25R) niet in werking mag worden gesteld in haar voorziene vorm. Een zekere spreiding van de vluchten moet voorzien worden om het bewezen probleem van de frequentie op te lossen, baan 20 zal 's nachts nog gebruikt worden voor bepaalde opstijgingen;
- 31 januari 2003: omdat vliegtuigen van het type Boeing 727 teruggetrokken zijn uit de planning van de nachtvluchten, keren de omgeleide vluchten naar baan 25R richting Chièvres en Huldenberg terug naar baan 20, en stijgen meteen op van deze baan zonder omleiding;
- 15 mei 2003: een reorganisatie van de nachtvluchten wordt verwezenlijkt. De tijdspanne van de exploitatie van baan 20 komt voor de eerste keer sinds 1988 overeen met de volledige nachtelijke tijdspanne, hetzij van 23:00 uur tot 06:00 plaatselijke tijd. Enkel de opstijgingen richting Huldenberg met een individueel geluidsquotum lager dan 4 stijgen op vanaf baan 20 – MAAR TIJDELIJK TOT 12 JUNI 2003 – in afwachting van de indienststelling van de nieuwe nachtroute richting Brussel (overvlucht van Brussel, CIV 6 DELTA). De opstijgingen richting Chièvres met een individueel geluidsquotum lager dan 4 zullen tijdelijk nog opstijgen vanaf baan 20;
- 12 juni 2003: de nachtprocedure richting Brussel (overvlucht van Brussel of de Kanaalroute) wordt in werking gesteld. Enkel vliegtuigen met een individueel geluidsquotum lager dan 4 richting van het Huldenbergbakken stijgen nog op in een enkele route vanaf baan 20;
- 23 juli 2003: tijdelijk en in overeenstemming met de regeringsverklaring zullen alle vliegtuigen richting het Huldenbergbakken, ongeacht het individuele geluidsquotum (maximum 12), tijdens de nacht opnieuw opstijgen vanaf baan 20. Alle nachtelijke opstijgingen richting Huldenberg vinden plaats vanaf baan 20;
- 3 december 2003: de Ministerraad keurt het Spreidingsplan van de vluchtroutes zowel overdag als 's nachts goed, door het vaststellen van nieuwe verspreide opstijgprocedures alsook met een nieuw systeem voor de selectie van het preferentieel baangebruik bij landing en opstijging;

- 22 januari 2004: publicatie van nieuwe opstijgprocedures met vertrek vanaf baan 20 met opsplitsing van de routes, zonder geconcentreerde route, richting Huldenberg;
- 24 januari 2004: twee van de nieuwe nachtelijke opstijgprocedures, niet conform aan de regeerakkoorden, worden geschrapt (SID PITES 1 November en ROUSY 1 November) aangezien deze niet op 700 voet naar links draaien bij het verlaten van baan 20;
- 18 maart 2004: de nieuwe procedures Pites 2 November en Rousy 2 November worden gepubliceerd en in dienst gesteld, zij nemen hun bocht op 700 voet naar links bij het verlaten van de baan. Nieuwe opstijgprocedures vanaf baan 20 met bocht naar rechts op 1.700 voet, procedures LIMA, worden gepubliceerd voor de vertrekken overdag, terwijl voor de nachtelijke opstijgingen de hoogte van waaruit de bocht wordt gemaakt 700 voet blijft;
- 22 maart 2004: een reorganisatie van de nachtvluchten wordt toegepast met het principe van een Spreidingsplan (Anciaux-plan tijdens de nacht) bij de selectie van de gebruikte banen. Baan 20 wordt preferentieel op maandag en vrijdag van 23:00 uur en 03:00 uur plaatselijke tijd voor alle opstijgingen en blijft verplicht voor alle vertrekken met oostelijke bestemming in de nacht van zondag, dinsdag en donderdagavond;
- 5 augustus 2004: de opstijgprocedure richting Chièvres vanaf baan 20 wordt verplaatst naar het oosten door het volgen van track 160° in plaats van track 181°;
- 2 februari 2009: een nieuw systeem voor de selectie van het preferentieel baangebruik wordt permanent in dienst gesteld:
 - Nacht van maandag op dinsdag: gemengd 20/25
 - Nacht van dinsdag op woensdag: gemengd 20/25
 - Nacht van woensdag op donderdag: gemengd 20/25
 - Nacht van donderdag op vrijdag: gemengd 20/25
 - Nacht van vrijdag op zaterdag: enkel 25R
 - Nacht van zaterdag op zondag: enkel 25L
 - Nacht van zondag op maandag: enkel 20
 - Week van 06:00 uur tot 23:00 uur: full 25R/L
 - Zaterdag van 16:00 uur tot 23:00 uur: gemengd 20/25 (andere periodes 25L/R)
 - Zondag van 06:00 uur tot 16:00 uur: gemengd 20/25 (andere periodes 25L/R)
- 13 december 2009: de opstijgprocedure richting Chièvres vanaf baan 19 wordt verplaatst naar het oosten volgens zijn voormalige specificatie waarbij track 130° wordt opgenomen in plaats van track 160°.

Baangebruik tijdens de dag:

- 17 april 2004: de tweede fase van het Spreidingsplan (Anciaux-plan tijdens de dag) treedt in werking met de nieuwe organisatie van de dagvluchten. Baan 20 wordt preferentieel voor alle opstijgingen op zondag van 06:00 uur tot 17:00 uur, baan 02 is één week op twee preferentieel op zaterdag in oneven weken met het principe van “**omkering**”, hetzij bij landingen op baan 02 hetzij bij opstijgingen vanaf baan 20 in functie van de dominante winden;

- 13 mei 2004: de tabel voor de selectie van de gebruikte banen bevat op zaterdag geen onderscheid meer tussen even en oneven weken; baan 02/20 wordt dus preferentieel op zaterdag, verplicht met het principe van “omkering”, hetzij bij landingen op baan 02 en opstijgingen vanaf baan 20 in functie van de dominante winden.



Spreading initieel voorzien voor opstijgingen vanaf baan 20 volgens het Plan van minister Bert Anciaux

- 1 juli 2004: bij volledig gebruik van baan 20 zowel voor landingen als voor opstijgingen overdag (single runway operation), mag de bocht naar rechts vanaf heden genomen worden op 700 voet door het volgen van de November-procedures;
- 8 juli 2004: de tabel voor de selectie van de gebruikte banen bevat opnieuw een onderscheid op zaterdag tussen even en oneven weken; baan 02/20 wordt dus één zaterdag op twee (oneven zaterdagen) preferentieel met het principe van “omkering”, hetzij bij landingen op baan 02 hetzij bij opstijgingen vanaf baan 20 in functie van de dominante winden;
- 5 augustus 2004: de opstijgroute richting Chièvres vanaf baan 20 wordt verplaatst naar het oosten door het volgen van track 160° in plaats van track 181° waarbij overvlucht van het centrum van Wezembeek-Oppeem wordt vermeden;
- 26 april 2005: beperkte spreading bij gebruik van baan 20 voor alle opstijgingen zonder preferentieel baangebruik van baan 02 ter uitvoering van het Arrest van het Hof van Beroep van Brussel op 17 maart 2005. Baan 20 wordt gebruikt voor alle opstijgingen op zaterdag van 14:00 uur tot 23:00 uur en zondag van 06:00 uur tot 17:00 uur (NOTAM A474/2005);
- 11 mei 2005: de Raad van State schorst het gebruik van baan 20 op zaterdag;
- 22 mei 2005: baan 25R wordt elke zaterdag gebruikt voor opstijgingen;

- 17 september 2005: baan 20 wordt elke zaterdag preferentieel gebruikt bij opstijgingen van 14:00 uur tot 23:00 uur (NOTAM A1065/2005 en ministeriële instructie van 7 september 2005);
- 22 september 2005: de Raad van State schorst het preferentieel gebruik van baan 20 op zaterdag;
- 21 maart 2006: ten gevolge van een arrest van het Hof van Beroep, wordt een systeem voor het verdelen van de vluchten geïmplementeerd in het weekend door wekelijkse instructies van de Minister van Mobiliteit via NOTAM;
- 8 mei 2006: het principe van “**omkering**” wordt definitief geschrapt op baan 02/20;
- 10 mei 2006: de Raad van State schorst het preferentieel gebruik van baan 20 op zaterdag;
- 12 januari 2008: beperkt en gedeeltelijk gemengd gebruik met baan 25R; van zaterdag 15:00 uur tot zondag 17:00 uur wordt baan 19 enkel gebruikt voor bestemmingen richting Huldenberg, op voorstel van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal;
- 2 februari 2009: beperkt en gedeeltelijk gemengd gebruik met baan 25R; van zaterdag 16:00 uur tot zondag 16:00 uur wordt baan 19 enkel gebruikt voor alle bestemmingen richting HUL.
13 december 2009: de opstijgprocedure richting Chièvres vanaf baan 19 wordt verplaatst naar het oosten volgens zijn voormalige specificatie waarbij track 130° wordt opgenomen in plaats van track 160°.

1.3 Oprichting van de opstijgprocedure “geoptimaliseerde AAC-route” vanaf baan 20 tijdens de nacht

Omdat gepland was dat de totaliteit van de nachtelijke opstijgingen zou opereren vanaf baan 25R vanaf 26 december 2002, hadden alle nachtvluchten moeten plaatsvinden binnen één enkele luchtcorridor met vertrek vanaf baan 25R.

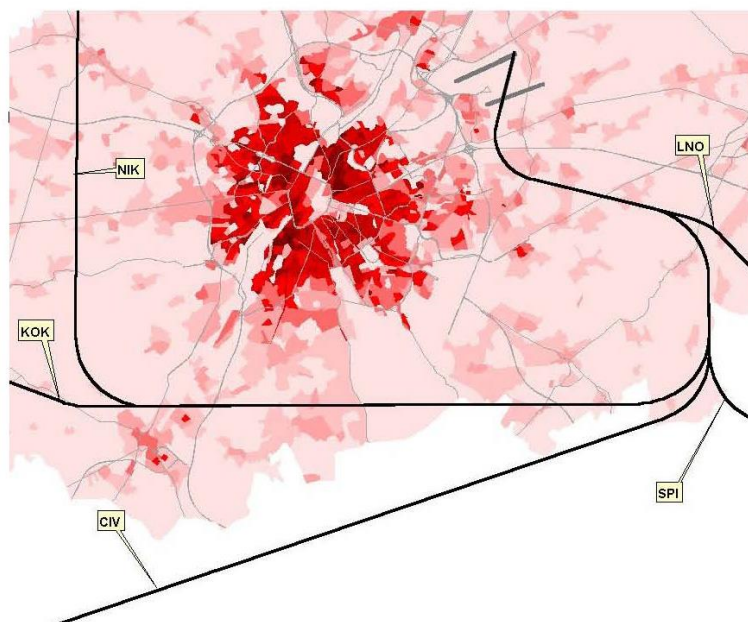
De overige banen (02, 07 en 20) zouden eventueel pas in gebruik worden genomen bij werkzaamheden op de hoofdbaan, wegens de onbeschikbaarheid van andere banen of bij het gebruik van een baan die beter georiënteerd is in de windrichting.

Daarom werden nieuwe “**geoptimaliseerde klimprocedures**” gedefinieerd voor banen 02, 07R en 20, met indiensttreding vanaf 26 december 2002, maar enkel voor gebruik in functie van de weersomstandigheden of bij sluiting of onbeschikbaarheid van de preferentiële baan 25R tijdens de nacht.

Deze procedures werden op 14 november 2002 gepubliceerd door AIRAC onder amendement nummer 13 van de AIP. De ingebruikname ervan werd tijdelijk opgeschort tot 20 maart 2003 via NOTAM A1591/2002 van 26 december 2002.

Er bestonden 4 “*geoptimaliseerde*” nachtelijke opstijgroutes vanaf baan 20. Alle vliegtuigen moesten een bocht naar links nemen op een hoogte van 700 voet en vervolgens radartrack 105° volgen om radiaal R-002 van Huldenberg te onderscheppen met een gedefinieerde horizontale en zijwaartse route waarbij Huldenberg verplicht overvlogen wordt op een hoogte van minstens 5.000 voet:

- NIK 1 Mike voor noordelijke bestemmingen
- CIV 1 Mike voor westelijke bestemmingen
- Bulux 1 Mike voor zuidelijke bestemmingen
- Nulba 1 Mike voor oostelijke bestemmingen



A.A.C.-opstijgprocedures op baan 20 tijdens de nacht actief van 26 december 2002 t.e.m. 15 mei 2003

Vermits de overdracht van de concentratie van de nachtvluchten op baan 25R werd uitgesteld van 26 december 2002 naar 15 maart 2003 (beslissing van het Overlegcomité van 29 november 2002) en dat de politieke beslissing van de definitieve beëindiging van de concentratie (24 januari 2003) pas werd genomen **NA** de publicatie van deze routes in de A.I.P., werden deze 4 routes nooit in werking gesteld, noch getest noch gevlogen.

Deze nieuwe “geoptimaliseerde routes” vanaf baan 20 konden immers in conflict komen met sommige vertrekroutes vanaf baan 25R (speciale omleidingsroute van Brussel “Nacht-Ring Pajottenland” voor zware vliegtuigen richting Huldenberg), omdat deze gecreëerd werden met het oog op het gebruik van één en slechts één enkele baan tijdens de nacht. De recentste politieke akkoorden hadden besloten om zowel baan 20 en 25R te behouden tijdens de nacht.

Deze 4 routes zijn geschrapt uit de AIP toen de wijziging werd aangebracht bij amendement 03/2003 van 15 mei 2003 en vervangen (tot 22 januari 2004) door de voormalige procedures overdag die voortaan ook ‘s nachts van toepassing waren.

1.4 Waarde van de windcomponenten bepalend voor het baangebruik

De waarden van de windcomponenten zijn bepalend voor het gebruik van de banen. Een windnorm werd ingevoerd voor het gebruik van baan 02/20 vanaf 22 maart 2004 in het kader van het Spreidingsplan van minister Anciaux.

Na talrijke veranderingen, zijn volgende windnormen van toepassing voor opstijgingen vanaf baan 19:

- 0 tot 3 knopen rugwind en 20 knopen zijwind indien baan 19 gebruikt wordt voor landingen en opstijgingen
- 7 knopen rugwind en 20 knopen zijwind indien baan 19 enkel gebruikt wordt voor opstijgingen in het kader van het PRS ('s nachts en in het weekend)

Evolutie van de waarden van de windcomponenten:

- 9 april 1971: 6 kts rugwind en 15 knopen zijwind, zonder windstoten, enkel op banen 25
- 1973 tot 11 juni 2003: 8 kts rugwind en 15 knopen zijwind, zonder windstoten, enkel op banen 25
- 12 juni 2003: 10 kts rugwind en 25 kts zijwind, windstoten inbegrepen, enkel op banen 25
- 19 februari 2004: 5 kts rugwind en 15 kts zijwind, windstoten inbegrepen, enkel op banen 25
- 19 februari 2004: 10 kts rugwind en 25 kts zijwind, windstoten inbegrepen, enkel op banen 25
- 4 maart 2004: 10 kts rugwind en 15 kts zijwind, windstoten inbegrepen, enkel op banen 25
- 5 maart 2004: 8 kts rugwind en 15 kts zijwind, windstoten inbegrepen, enkel op banen 25
- 22 maart 2004: 5 kts rugwind en 15 kts zijwind, windstoten inbegrepen, op banen 25 en 07 ; 0 knopen rugwind voor de enige banen 02/20
- 27 mei 2004: 5 kts rugwind en 15 kts zijwind, windstoten inbegrepen, op banen 25 en 07 ; 5 kts rugwind en 15 kts zijwind, windstoten inbegrepen, op banen 02/20 bij dag- en nachtlandingen alsook bij nachtopstijgingen ; 0 knopen rugwind, windstoten inbegrepen, op banen pistes 02/20 voor opstijgingen in de dag
- 17 maart 2005: 7 kts rugwind en 20 knopen zijwind, windstoten inbegrepen, op banen 25 en 07 ; 5 kts rugwind en 15 kts zijwind, windstoten inbegrepen, op banen 02/20 bij dag- en nachtlandingen alsook bij nachtopstijgingen ; 0 knopen rugwind, windstoten inbegrepen op banen pistes 02/20 voor opstijgingen in de dag

- 19 september 2013: 7 kts rugwind (max 12 knopen windstoten) en 20 knopen zijwind, windstoten inbegrepen, op banen 19 en 25 gebruikt in PRS ; 0 tot max 3 kts rugwind en 20 kts zijwind, windstoten inbegrepen, op banen 01, 07 & 19 in single operation ; banen 01 & 07 bruikbaar bij landingen in kopwind wanneer geen enkele andere baan beschikbaar is

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

- 6 februari 2014: 7 kts rugwind en 20 knopen zijwind, windstoten inbegrepen, op banen 19 en 25 binnen het PRS ; 0 tot max 3 kts rugwind en 20 kts zijwind, windstoten inbegrepen, op banen 01, 07 & 19 in single operation (operationele situatie toegepast in oktober 2018):

RWY in use	RWY 25L/R	RWY 19 (TKOF only)
Tailwind MAX	7kts	7kts
Crosswind MAX	20 kts	20 kts

RWY in use	RWY 01	RWY 07L/R	RWY 19 (TKOF and ARR)
Tailwind MAX	0 kts - 3 kts (incl)	0 kts - 3 kts (incl)	0 kts - 3 kts (incl)
Crosswind MAX	20 kts	20 kts	20 kts

1.5 Wijziging van de benaming van baan 01/19

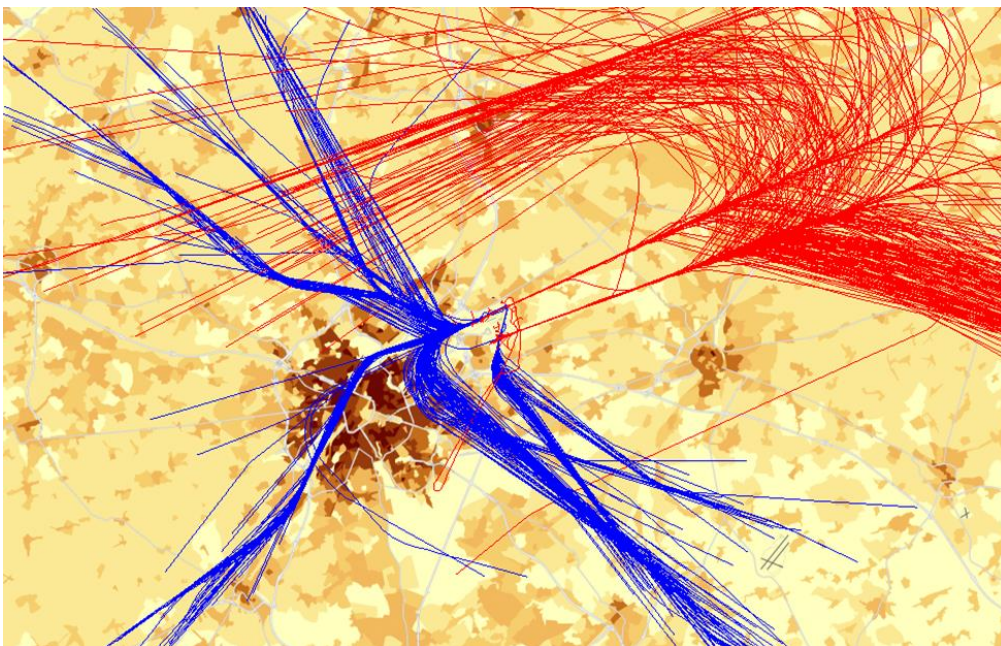
Baan 02/20 veranderde haar naam in 01/19 op 19 september 2013 ten gevolge van een magnetische afwijking en is momenteel georiënteerd op 014° naar het noorden en 194° naar het zuiden.

1.6 Voorstel voor een nieuwe procedure TOYOTA via IKEA bij opstijgingen vanaf baan 19

De “IKEA”-procedure

De verschillende opeenvolgende politieke beslissingen, soms volkomen tegenstrijdig, hebben ertoe geleid dat baan 20 meer en meer wordt gebruikt, terwijl deze in de volledige anonimiteit van het uitzonderlijk gebruik op 26 december 2002 had moeten vallen.

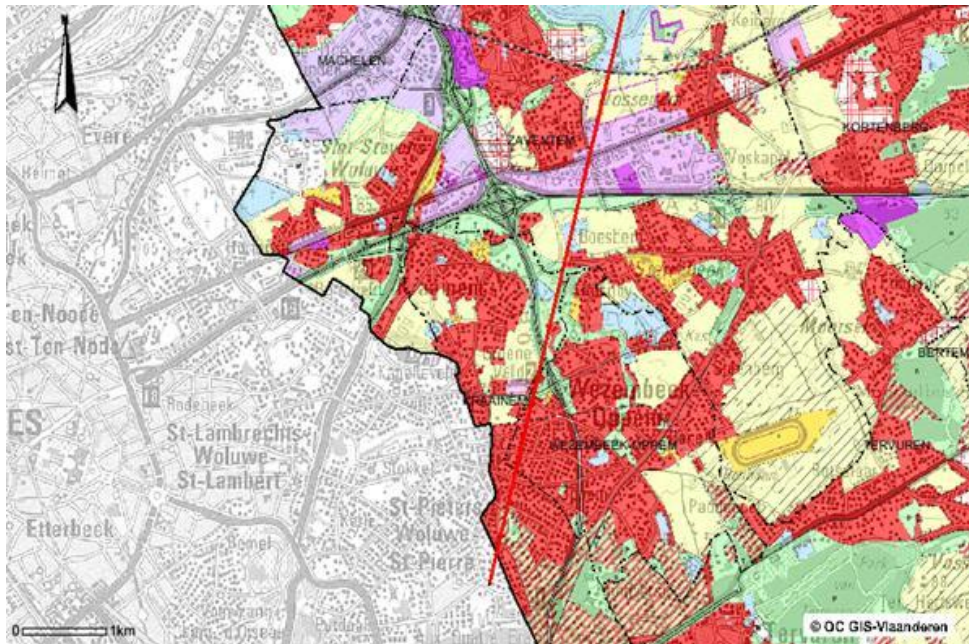
Zonder een oordeel te vellen over het verschil tussen concentratie en spreiding, moet er opgemerkt worden dat de directe omgeving van het einde van baan 20 de mogelijkheid biedt om overvluchten boven dichtbevolkte zones te vermijden, met een bocht naar links op een hoogte van 700 voet.



Vluchroutes van een afwisselend baangebruik in het weekend tussen opstijgingen 25R en 19 in 2018

De nieuwe opstijgprocedures in werking gesteld op 22 januari 2004 en 18 maart 2004 houden helemaal geen rekening met het criterium van de bevolkingsdichtheid van de regio's rond het einde van de baan, zonder enig commentaar.

Bijgevolg werden de zones Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Stevens-Woluwe, die nooit werden overvlogen sinds het ontstaan van de Luchthaven Brussel-Nationaal, voor de eerste keer getroffen door een aanzienlijk aantal opstijgingen, vooral 's nachts alsook elke zondag.



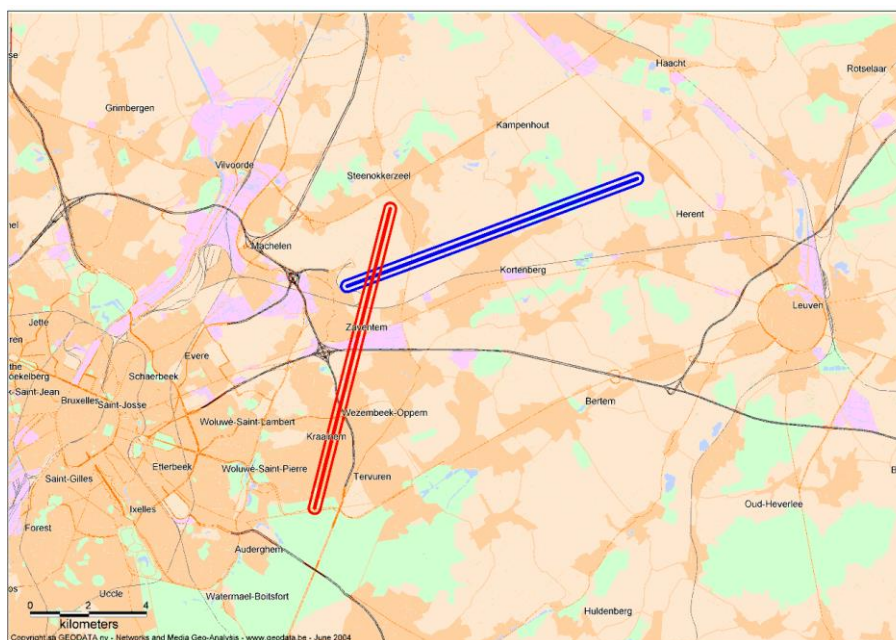
Woongebieden in de onmiddellijke omgeving van de as van baan 01/19 ten zuiden van de baan

De overvlogen gebieden bij opstijgingen vanaf baan 20 stellen een specifieke configuratie voor ten opzichte van de andere banen: de onmiddellijke omgeving is geen woongebied, maar zijn bedrijventerreinen.

Aan het einde van baan 20, op de plaats genaamd “Zeven Tommen”, ter hoogte van de Imbroekstraat, werden alle woningen rondom de *Middle Marker* van baan 02 vernietigd om de bouw van de spoorwegverbinding onder de banen mogelijk te maken, zodat het spoorwegennetwerk uitgebreid kon worden richting Leuven met de bouw van twee extra sporen bestemd voor de H.S.T. Het doel hiervan was de installatie van ILS-apparatuur te vergemakkelijken op baan 02 alsook de bouw van de “diabolo”-verbinding van de H.S.T. tussen de luchthaven en Leuven-Luik.

Na de spoorweg te hebben overvlogen, worden bij opstijging vanaf baan 20 enkel industriële gebouwen overvlogen tot de Leuvensesteenweg (industriële zone van Zaventem-Zuid), vervolgens een belangrijke onbewoonde zone (Brixton Park) tot de autosnelweg E40 Brussel-Leuven-Luik, waar de nieuwe winkeloppervlakte van “Ikea” werd gevestigd.

De eerste woningen van Sterrebeek worden overvlogen na de autosnelweg van Leuven, zijnde de woonwijken Boesberg en Lindenbergh, en vervolgens worden de historische centra van Sterrebeek, Tervuren, Wezembeek-Oppem, Sint-Stevens-Woluwe en Kraainem ook flink overvlogen.



Configuratie van de gemeenten rondom de as van baan 01/19

De specifieke bedoeling om voor baan 20 een “Ikea”-opstijgprocedure te ontwikkelen, is om elke overvlucht over dichtbevolkte zones te vermijden door over onbewoonde zones te vliegen.

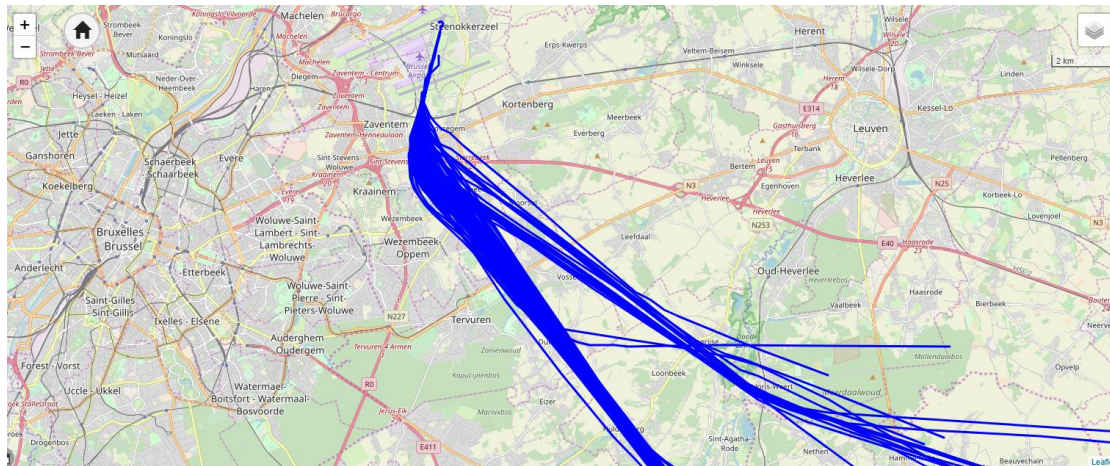
De “Ikea”-procedure is gebaseerd op de “geoptimaliseerde route” zoals voorheen gepubliceerd voor alle vertrekken vanaf baan 20:

bij het verlaten van de baan nemen de vliegtuigen hun bocht naar links op 700 voet waarbij opeenvolgend de zogenaamde plaatsen “Zeven Tommen”, “Kersenberg”, de industriegebieden “Zaventem-Zuid en Brixton” en de nieuwe winkel “Ikea” worden overvlogen. Vervolgens wordt de bocht genomen vóór de autosnelweg van Leuven, boven de winkel “Ikea”, richting afrit 21. Ter hoogte van afrit 21 op de autosnelweg kruisen de vliegtuigen de autosnelweg, waardoor Sterrebeek vermeden wordt, en vliegen ze over de gemeentelijke begraafplaats in de richting van onbewoonde en onbebouwde zones zoals Hogenbos en Vrebos alvorens Kinderbos te overvliegen; de vliegtuigen hebben dan al een aanzienlijke hoogte bereikt, vanaf hier zetten ze koers richting hun baken van bestemming.

De zeer zelden gebruikte opstijgprocedure ELSIK 1 LIMA heeft een traject dat perfect overeenkomt met de toekomstige beschrijving van een “Ikea”-opstijgprocedure: **At 700 ft QNH LT direct to BUN, ELSIK next.**

De creatie van een dergelijke “Ikea”-procedure, die toepasselijk zou zijn voor alle opstijgingen overdag of 's nachts vanaf baan 20, zou de overvluchten boven dichtbevolkte zones tot een minimum beperken.

Tijdens een zakelijke bijeenkomst op 28 april 2004 tussen de minister van Mobiliteit en de Federale Ombudsmannen voor de Luchthaven Brussel-Nationaal, werd een voorstel gedaan, samen met meer dan 55 andere suggesties van de Ombudsmannen, ter verbetering van de opstijgroutes vanaf baan 20 overdag en 's nachts met als enig doel het vermijden van overvluchten boven de dorpscentra teneinde het aantal overvlogen personen door deze diverse procedures maximaal te beperken. Dit voorstel is beter bekend onder de naam “IKEA-Route”.



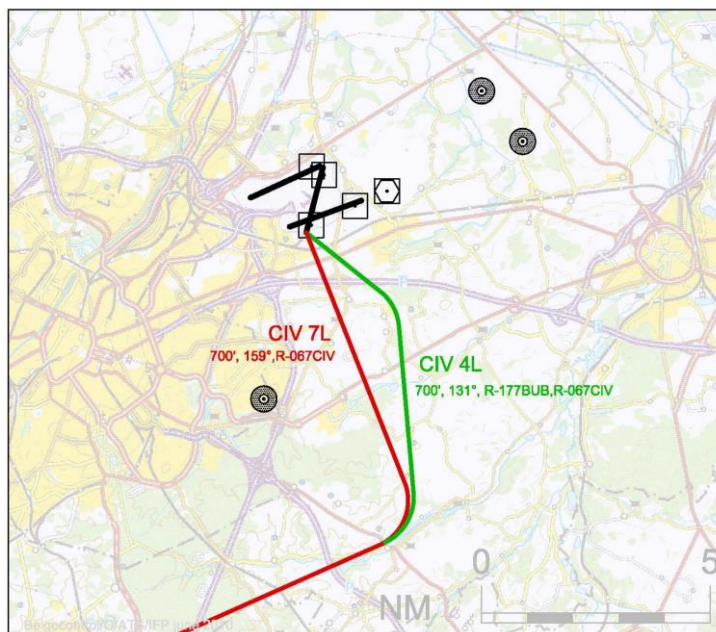
Vluchtroutes van opstijgingen vanaf baan 19 in september 2018

Met zijn schriftelijk antwoord van 6 mei 2004 heeft de minister van Mobiliteit zijn principeakkoord gegeven betreffende een ontwerpvoorstel voor een eventuele nieuwe opstijgprocedure zowel overdag als 's nachts vanaf baan 20 met een bocht naar links op een hoogte van 700 voet om een radiaal te onderscheppen die het mogelijk maakt de autosnelweg E40 Leuven-Luik te overvliegen voor oostelijke bestemmingen, hoofdzakelijk ter aanvulling van routes LNO 3 L, SPI 2 L, SOPOK 1 L, ROUSY 1 L en PITES 1 L.

De minister van Mobiliteit schrijft in zijn antwoord naar de Federale Ombudsmannen: ***“voor de procedures LNO3L, SPI2L, SOPOK1L, ROUSY 1L, PITES 1 L bij vertrek van 20 worden de procedures aangepast zodat de procedure dichter bij de E40 Brussel-Leuven komt te liggen : ik wens te wijzen op het technisch voorbehoud van Belgocontrol in verband met de nabijheid van de landingsroutes op de 25L. Het is inderdaad mijn bedoeling om de dorpskernen te ontwijken. De oplossing om enkel tijdens de dag de LNO3L en de SPI 2L een scherpe bocht links te laten maken en het traject langs de E40 te blijven volgen draagt mijn goedkeuring weg. Tijdens de dag wordt er namelijk niet geland op de 25L wanneer baan 20 in gebruik is”.***

De “TOYOTA”-route of de opnieuw geactiveerde “geoptimaliseerde procedure”

Het project van de Ombudsmannen voor een nieuwe “Ikea”-procedure werd na 2004 nooit geconcretiseerd. Echter werd de CIV procedure in 2013 gecorrigeerd naar de originele procedurebeschrijving met track 130°. Het traject van de meest rechts gelegen procedure bij opstijging met bocht naar links (CIV) bepaalt immers de hoek van de andere procedures die een bocht naar links nemen teneinde een overlapping te vermijden. In januari 2004 werd, met het Anciaux-plan, de track van de CIV meer naar het zuiden verplaatst, van 131° naar 180°, en vervolgens teruggebracht naar 160° in juli 2004 en uiteindelijk verplaatst naar de originele situatie met track 130° op 13 december 2012.



Vershil tussen CIV 4 L voor Anciaux en CIV 7 L van het Anciaux-plan

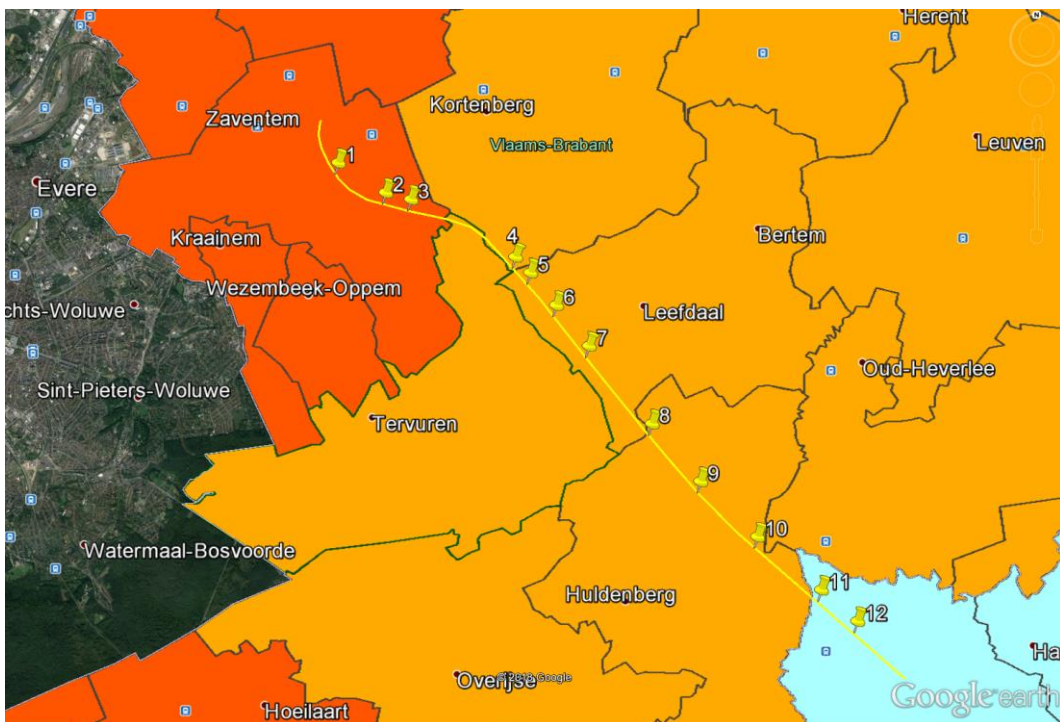
Er is echter nog steeds behoefte aan verbetering van de procedures om Sterrebeek en Tervuren te vermijden.

In 2018 is het idee van de Ombudsdienst om het project van de **“IKEA”**-procedure te verbeteren door een nieuwe **“TOYOTA”**-procedure, die opstijgingen vanaf baan 19 richting industriële zones, landbouwgronden, bossen en andere niet dichtbevolkte zones zou leiden om te voorkomen dat bewoonde zones worden overvlogen. De procedure voorziet aldus de overvlucht van het testcircuit van het automerk TOYOTA dat zich naast de **“IKEA”**-winkel in Sterrebeek-Zaventem bevindt.

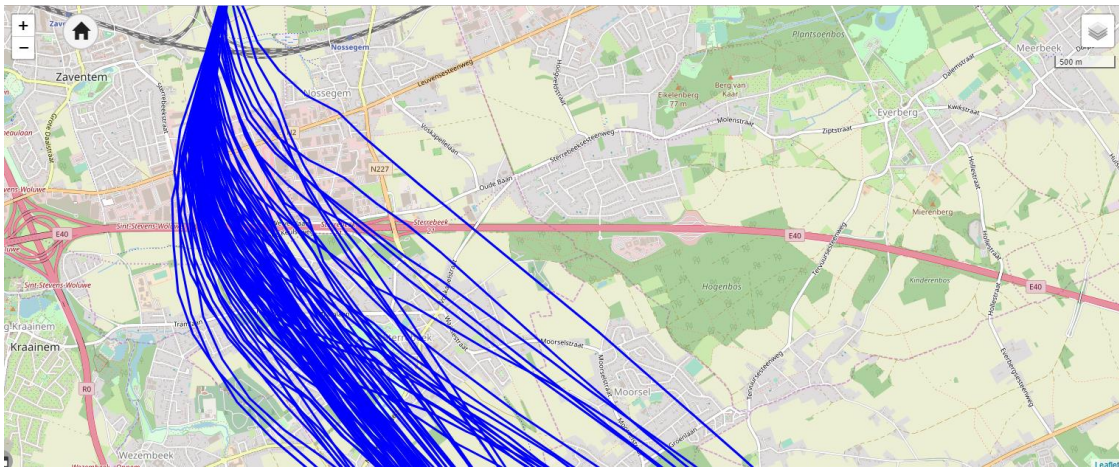
1	Leuvensesteenweg 583	circuit Toyota	1930	ZAVENTEM
2	Mechelsesteenweg	kruising E40	1930	ZAVENTEM
3	Voskapelstraat	kruising E40	1933	ZAVENTEM
4	Grensstraat -Tervuursesteenweg- Groenlaan	tussen Moorsel en Vrebos	3078	KORTENBERG
5	Kruisstraat 37a		3061	BERTEM
6	Tervuursesteenweg 357		3061	BERTEM
7	Dorpsstraat 594	tussen Vossem en Leefdaal	3061	BERTEM
8	Ganzenstraat		3040	HULDENBERG
9	St Janbergsteenweg 76	tussen Loonbeek en Neerijse	3040	HULDENBERG

10	Wolfshaegen 153		3040	HULDENBERG
11	Rue de Beaumont 76		1390	GREZ-DOICEAU
12	Rue de Pecrot	tussen Nethen en Pecrot	1390	GREZ-DOICEAU

Omschrijving van de achtereenvolgende doorgangspunten van de TOYOTA-procedure



Omschrijving van de achtereenvolgende doorgangspunten van de TOYOTA-procedure



Vluchtroutes van opstijgingen vanaf baan 19 in Wezembeek-Oppeem en Sterrebeek richting Tervuren

1.7 Jaarlijkse cijfers van het baangebruik op baan 19 bij opstijging

DEP 19

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ALL	1.871	7.642	9.424	7.854	5.719	8.912	4.915	3.103	4.470	10.672	8.113
DAY	1.037	4.813	5.387	3.198	1.360	4.155	2.185	902	1.262	7.542	5.435
NIGHT	834	2.829	4.037	4.656	4.359	4.757	2.730	2.201	3.208	3.130	2.678

ALL %	1,54%	5,79%	6,85%	5,24%	3,64%	5,47%	3,21%	2,44%	3,58%	8,57%	6,41%
DAY %	0,93%	3,92%	4,24%	2,29%	0,93%	2,70%	1,51%	0,77%	1,08%	6,52%	4,64%
NIGHT %	7,97%	30,52%	38,28%	45,58%	43,08%	51,48%	32,11%	20,99%	38,74%	35,43%	28,71%

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ALL	12.550	8.874	12.913	5.654	4.174	5.099	7.049	8.925	4.711	14.465	3.149	5.114
DAY	10.064	6.885	11.504	4.579	3.115	3.559	5.306	7.474	3.127	12.982	1.983	3.586
NIGHT	2.486	1.989	1.409	1.075	1.059	1.540	1.743	1.451	1.584	1.483	1.166	1.528

ALL %	9,85%	6,71%	9,98%	4,88%	3,70%	4,36%	6,31%	8,24%	4,07%	12,09%	2,82%	4,30%
DAY %	8,53%	5,59%	9,28%	4,08%	2,85%	3,15%	4,94%	7,20%	2,82%	11,32%	1,86%	3,15%
NIGHT %	26,66%	22,03%	25,86%	29,61%	29,49%	40,24%	41,44%	32,19%	33,83%	29,77%	23,60%	30,07%

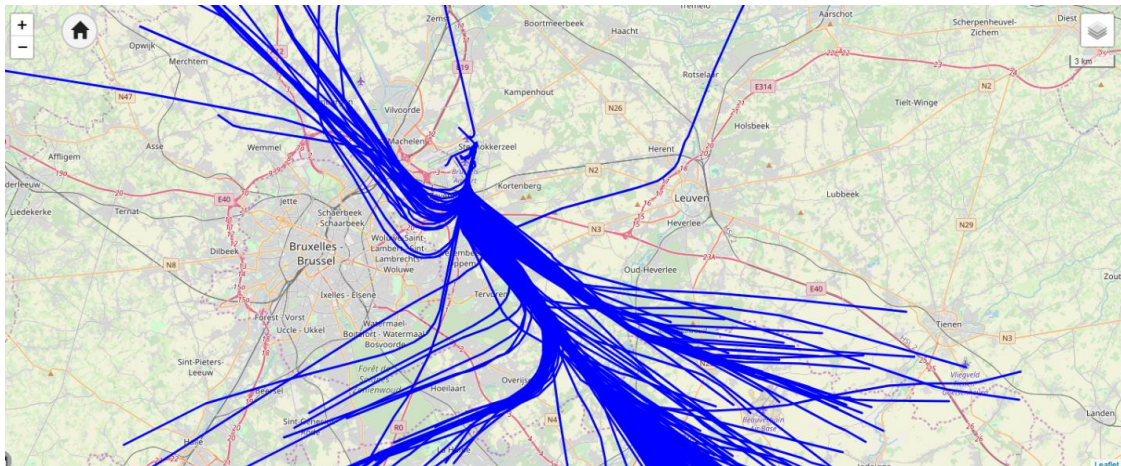
1.8 Operationele uurcapaciteit volgens de banen te Brussel-Nationaal

Configuratie van de banen EBBR	Aangegeven maximale uurcapaciteit
25L/25R	74
07R/07L	67
01/07R	54
01 single	41
19 single	40
25R single	40
25R/19	40
07R single TOFF	35
25L single TOFF	35
07L single TOFF	32

1.9 Beschrijving van de opstijgprocedures 19 in de AIP

De opstijgprocedures 19 worden in de AIP van 13/09/2018 als volgt omschreven:

- Baken van bestemming en letter L voor vertrek vanaf baan 19, bocht naar links op 700 voet richting bakens LNO, SPI, SOPOK, PITES, ROUSY en CIV (de track 130° van CIV bepaalt de hoek van de andere procedures)
- Baken van bestemming en letter L voor vertrek vanaf baan 19, bocht naar rechts op 700 voet richting bakens KOK, DENUT, HELEN, NIK en ELSIK
- Baken van bestemming en letter N voor vertrek vanaf baan 19, bocht naar rechts op 1700 voet, richting bakens DENUT, HELEN et NIK



Vluchtroutes van opstijgingen vanaf baan 19 in alle richtingen met bocht naar rechts op twee verschillende hoogtes hetzij op 700 voet en 1.700 voet

1.10 Luchtvaartincidenten bij baangebruik 02/20

- 15 februari 1961: de Boeing 707-329 van de luchtvaartmaatschappij SABENA met registratiekenteken OO-SJB stort neer bij BERG tijdens de finale eindnadering richting baan 20 na een slecht onderschepte landing (*missed approach*) ten gevolge van een defect aan het stuurroer;
- 25 mei 2008: de Boeing 747-209 F van de luchtvaartmaatschappij KALITTA met registratiekenteken N-704-CK stort neer op het uiteinde van de startbaan 20 na een afgewezen opstijging nadat de beslissingsnelheidslimiet V-1 werd overschreden ten gevolge van de inname van een vogel in één van de reactoren en door een opstijging op een verkorte afstand terwijl de volledige afstand was ingesteld;



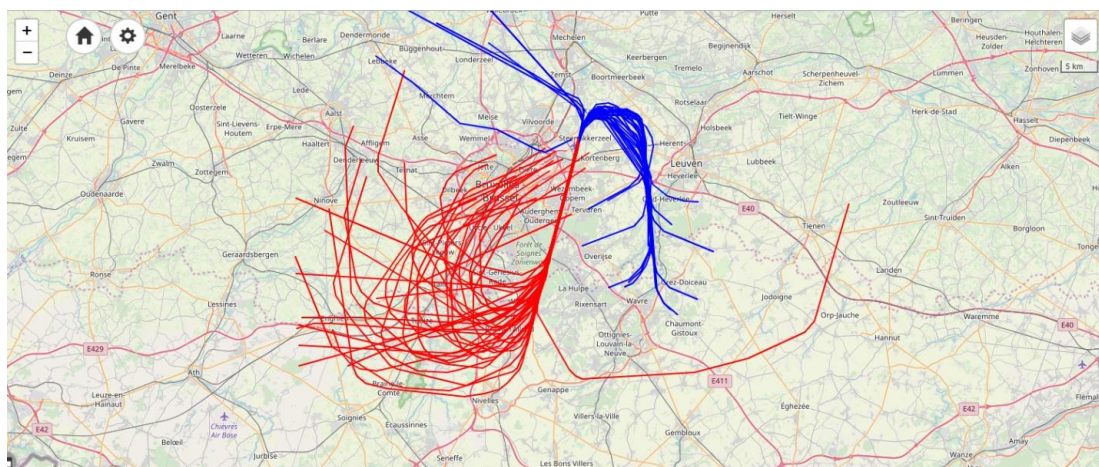
De bemanning van de Kalitta die de gecrashte Boeing 747 verlaat op het uiteinde van startbaan 20, foto genomen onmiddellijk na de mislukte opstijging op zondag 25 mei 2008

2. LANDINGEN 01 OVER STERREBEEK

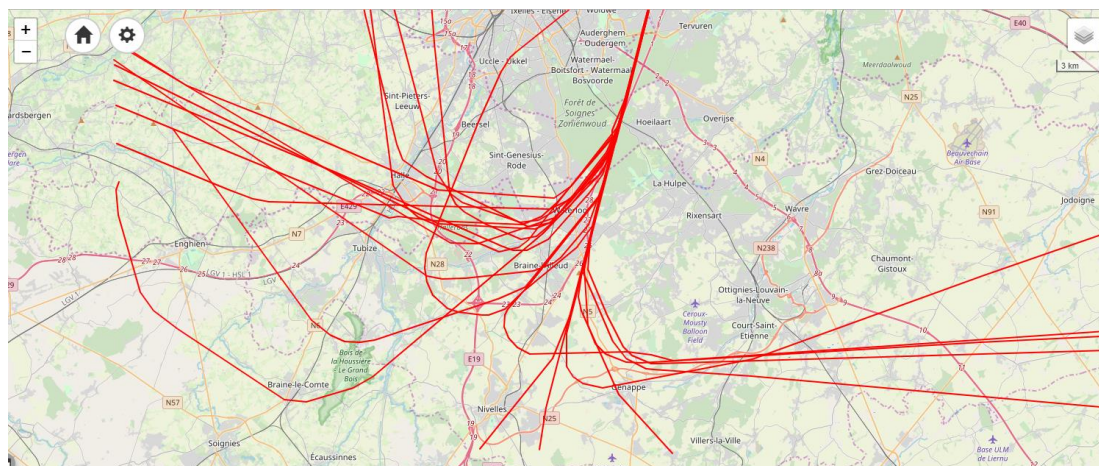
Georiënteerd op 014° in de richting van zuid naar noord; baan 01/19 wordt in de richting 01 voornamelijk gebruikt voor landingen richting tegen het noorden in met een gebogen nadering vanuit Alseberg, Linkebeek, Sint-Genesius-Rode, Eigenbrakel, Waterloo en Lasne richting Hoeilaart voor een finale uitlijning op 2.000 voet in de as van de baan vanaf Sint-Pieters-Woluwe, achtereenvolgens over Wezembeek-Oppem en Kraainem richting Sterrebeek om op baan 01 te landen.



De verschillende gemeenten overvlogen door landingen met nadering richting baan 01



De verschillende gemeenten overvlogen door landingen met nadering richting baan 01



Uiteengespreide vluchtroutes in de nacht van de landingen met nadering richting baan 01

2.1 Bijzonderheid van landingsbaan 01

Bij landingen 01 vliegt absoluut al het luchtverkeer in nadering heel precies op een lage hoogte en steeds boven dezelfde woningen, vaak gebouwd vóór de luchthaven. In vergelijking met andere banen is dit het enige landingschema waarbij alle luchtverkeer in de laatste landingsfase dag en nacht slechts één enkele baan gebruikt (banen 25 worden parallel gebruikt, 07L overdag en 07R in de nacht).

Bovendien worden leefgebieden overvlogen op een verminderde hoogte vanaf de *Outer Marker 01* in Sint-Pieters-Woluwe, Ringduivenlaan/Witte Vrouwenlaan.

2.2 Beperking van het baangebruik 01

Verschillende rechterlijke beslissingen beperken het gebruik van baan 01/19 tot strikte voorwaarden, waaronder voornamelijk voor landingen:

- Hof van Beroep van Brussel, arrest van 17 maart 2005, waarbij elk misbruik, buitensporig en onwettig gebruik van baan 01 wordt verboden, zoals toegepast in het kader van het Anciaux-plan ofwel met een norm van rugwindcomponenten van 7 knopen;
- Hof van Beroep van Brussel, arrest van 31 maart 2017, waarin de fout van de Belgische Staat wordt erkend omdat baan 01/19 zonder relevante reden gebruikt werd: "Regelmatig en intensief gebruik van baan 01 bij landing zonder maatregelen en de ernstige geluidsoverlast die het veroorzaakt, vanwege de fouten van de Belgische Staat, wordt vastgesteld", vervolgens "De Belgische Staat heeft geen eerlijke balans gevonden tussen de betrokken belangen, rekening houdend met de specifieke situatie van de omwonenden die in de naderingscorridor van baan 01 wonen wanneer deze bij de landing wordt gebruikt, aangezien de genomen maatregelen om het geluid van het luchtverkeer te verminderen onvoldoende zijn; de ernst van de geluidsoverlast in verband met de luchthavenconfiguratie die de concentratie van landingen oplegt aan

de enige landingsbaan 01 tijdens de periodes van minder verkeer, dus in de nacht en de rustdagen (zaterdag en zondag), en de kenmerken van baan 01 (die de toepassing van de procedure voor vermindering van geluidsoverlast niet toestaat)". Het Hof van Beroep zegt dat de Belgische Staat artikel 22 van de Grondwet, alsook artikel 8 van het Europees Verdrag tot bescherming van de mensenrechten en fundamentele vrijheden, heeft geschonden en dat deze schendingen een fout vormen in de zin van artikel 1382 van het burgerlijk wetboek, dat haar verplicht de schade te vergoeden van omwonenden die onder de landingsbaan 01 van de Luchthaven Brussel-Nationaal wonen, vanwege de geluidsoverlast die wordt gegenereerd door het gebruik van deze landingsbaan.”;

- De rechtbank van eerste aanleg van Brussel, milieustakingsvordering van 19 juli 2017 en 1 februari 2019: “Verbod voor de Belgische Staat om de luchtverkeersroute te gebruiken die wordt gebruikt voor landingen op baan 01, maar alleen omdat een dergelijk exploitatiegebruik voor de periode van 23:00 tot 07:00 uur zou leiden tot een toename van de onregelmatigheden op het besluit van de Brusselse geluidsnormen van 27 mei 1999 met betrekking tot de onregelmatigheden die voor dezelfde maand in het kalenderjaar 2017 werden geregistreerd, voor een periode van 18 maanden vanaf de betekening van dit vonnis.”

2.3 Specifieke kenmerken van baan 01/19

Uittreksels uit de instructie van 15 maart 2012 en 17 juli 2013:

Wat betreft baan 01:

Gezien baan 01 bergafwaarts loopt in de richting van de landingen en een opwaarts hellingprofiel heeft van 184 tot 108 voet (AAC-veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 46);

Gezien baan 01/19 niet kan worden verlengd in noordelijke richting (door de aanwezigheid van meerdere verkeerswegen), noch in zuidelijke richting (door de aanwezigheid van 3 spoorweglijnen);

Gezien de publicatie door de ICAO van de aanbevelingen met het oog op de ontwikkeling van een gebied voor het gebruik van de radiohoogtemeter voor de banen met ILS precisienadering, die de ICAO aanbeveelt voor een veilige werking en de integriteit van de radiohoogtemeter, een vlakke naderingszone van 1.000 meter lang en ten minste 60 meter breed aan weerszijden van de verlengde axiale lijn van de landingsbaan, en dat de naderingsverlichting zich uitstrekt over een afstand van 900 meter;

Gezien het feit dat baan 01/19 veel korter is dan de andere banen 25R/07L en 25L/07R en dat baan 01/19 andere gebreken heeft; dat deze baan niet concurrerend is met betrekking tot de continuïteit van de operaties en de veiligheidsaspecten in vergelijking met andere banen; en dat bij gebruik van baan 01/19 terwijl de andere banen ook bruikbaar zijn de veiligheidsmarges onnodig worden verminderd (AAC-veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 16);

Overwegende dat, rekening houdend met alle nadelen van baan 01/19, de opstijgingen of landingen op banen 01/19 het veiligheidsniveau negatiever beïnvloeden dan wanneer een andere baan zou worden gebruikt onder dezelfde meteorologische omstandigheden (AAC-veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 47);

Overwegende dat baan 01/19 geen aangepaste baan is (not a mature runway) met het oog op de selectie van banen voor een preferentieel systeem van geluidsreductie (NPRS) en dat met name de criteria voor rugwind (Tailwind) zeker niet onder de 5- of 7-knoopvereisten moeten vallen als selectie criterium voor deze baan (AAC-veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 47);

Wat betreft baan 19:

Gezien de beschikbare lengte van baan 19, 2.984 meter is;

Gezien baan 19 een opwaarts hellingprofiel heeft van 108 tot 184 voet in de richting van de opstijgingen (AAC-veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 46);

Overwegend dat baan 19 als startbaan enkele nadelen heeft ten opzichte van de andere twee startbanen 07R en 25R en dat in de vliegzone van baan 19 bepaalde beperkende obstakels aanwezig zijn (AAC-veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 46);

Gezien het feit dat baan 01/19 veel korter (much shorter) is en andere gebreken heeft; dat deze baan niet concurrerend (not competitive) is met betrekking tot de continuïteit van de operaties en de veiligheidsaspecten in vergelijking met andere banen; en dat bij gebruik van baan 01/19 terwijl de andere banen ook bruikbaar zijn de veiligheidsmarges onnodig worden verminderd (using runway 01/19, while also the other runways are usable, unnecessary safety margins are consumed), (AAC veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 16);

Overwegende dat veel vliegtuigen de resterende opstijgafstand voor baan 19 niet kunnen aannemen en daarom, omwille van prestatieredenen en het maximaal toegelaten opstijggewicht (MTOW), baan 25R voor opstijgingen gebruikt moet worden (AAC veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 21);

Gezien het gebruik van baan 19 bij het opstijgen is vastgesteld tot 7 knopen rugwindcomponenten, met inbegrip van een tolerantie op de waargenomen afwijkingen voor vliegtuigen tot 80 ton, (EGIS-AVIA-studie, pagina 54);

Overwegende dat de vraag en het hoofdthema van de AAC-veiligheidsstudie zijn te weten op welke wijze en met welke criteria we de piloot een preferentiële baan van het baanallocatieprogramma kunnen voorstellen/toewijzen, in plaats van de meest geschikte baan met optimale veiligheid, zonder de veiligheid van de activiteiten op de luchthaven te bedreigen (AAC-veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 42);

Gezien vrijwel alle typen vliegtuigen die op Brussel-Nationaal opereren de mogelijkheid hebben aangetoond om veilig te opereren onder omstandigheden van 25 knopen of meer zijwind, hebben alle vliegtuigen een limiet van 10 knopen of meer rugwind (AAC-veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 43);

Gezien overdag baan 19 bij voorkeur alleen moet worden gebruikt als "noodbaan" (an escape runway) wanneer er zuidelijke wind waait van meer dan 20 knopen en banen 07/25 niet kunnen worden gebruikt

vanwege het overschrijden van de zijwindlimieten (AAC-veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 45);

Overwegende dat - rekening houdend met alle nadelen van baan 01/19 - opstijgingen of landingen op banen 01/19 het veiligheidsniveau negatiever beïnvloeden dan wanneer een andere baan zou worden gebruikt onder dezelfde meteorologische omstandigheden (AAC-veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 47);



Deviatie van de onderbroken Kalitta-opstijging zonder RESA-zone op baan 19

Gezien op zondag 25 mei 2008 een belangrijk luchtincident plaatsvond bij het opstijgen op baan 19 met een vliegtuig van het type Boeing 747-209-F van de luchtvaartmaatschappij Kalitta;

Gezien de aanbevelingen in het AAIU-2008-13 rapport van de "Air Accident Investigation Unit" van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer op 10 juli 2009, getiteld "Final report on the accident occurred on 25 May 2008 at Brussels-Airport on a Boeing B747-209F registered N704CK"; waaronder met name het feit dat de uitbreiding van het RESA-gebied van baan 19 moeilijk lijkt vanwege de aanwezigheid van wegen en materiaal rond de wegen - wat aanzienlijke kosten met zich mee zou brengen - met de mogelijkheid om de efficiëntie van de huidige RESA-zone toch te verhogen door een EMAS-systeem te installeren, wat het remeffect van vliegtuigen zou moeten vergroten (Rapport van de cel voor onderzoek pagina 28);

Overwegende dat één van de aanbevelingen de RESA-veiligheidszone aan het einde van baan 19 betreft, dat op pagina 54 van dit rapport door de ICAO aanbevolen wordt om de RESA-zone op baan 19 tot de aanbevolen lengte uit te breiden, en de noodzaak om deze aanbeveling toe te passen op andere start- en landingsbanen en op andere Belgische luchthavens te evalueren;



Afwezigheid van een geluidsmuur ter bescherming van Perk achter de opstijgzone van baan 19

Overwegende dat de aanbeveling van ICAO-bijlage 14 betrekking heeft op de uitbreiding van de lengte van de RESA-zone tot een afstand van minstens 240 meter, een uitbreiding die moeilijk te realiseren lijkt op Brussel-Nationaal voor baan 19 door de aanwezigheid van spoorwegen en een verkeersweg aan het einde van baan 19 (pagina's 26 tot 29 van rapport AAIU-2008-13, opgesteld op 10 juli 2009 door de "Air Accident Investigation Unit" van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer), getiteld "Final report on the accident occurred on 25 May 2008 at Brussels-Airport on a Boeing B747-209F registered N704CK";

Gezien de brieven met betrekking tot de RESA-veiligheidszone aan het einde van opstijgbaan 19 die de staatssecretaris van Mobiliteit namens de Belgische staat aan de luchthavenexploitant "Brussels Airport" gestuurd heeft op 10 augustus 2009, 26 April 2010 en 30 januari 2012;

Gezien alle zware vliegtuigen met een opstijgmassa van meer dan 200 ton vanaf 1 juli 2010 van baan 19 naar baan 25R omgeleid werden bij gemengd baangebruik "19 + 25R", te weten 25R voor bestemmingen richting het noorden en zuiden en 19 richting het oosten om de hierboven genoemde redenen, prestatieredenen en het maximaal opstijggewicht, maar ook om de milieugevolgen van de verhoging van de rugwindlimiet op baan 19 te beperken (Nota voor de Raad van Ministers van 25 februari 2010, pagina 7, punt 2.2.3, paragraaf VI);



Bosgebied "Canacse Berg" trekt roofvogels aan langs baan 19

Overwegende dat de AAC-studie besloot dat baan 01/19 geen aangepaste baan is (not a mature runway) met het oog op de selectie van banen voor een preferentieel baangebruikstelsel met als doel geluidsbeperking (AAC-veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 47);

Gezien het gecombineerd gebruik van banen 19/25R kan leiden tot ongewilde situaties met invloed op de veiligheid (will infringe safety), in tegenstelling tot het ICAO-beleid inzake het gebruik van selectiecriteria voor een preferentieel baangebruikstelsel voor milieudoelinden door een geluidsreductieplan (AAC-veiligheidsstudie over de Cross- en Tailwind-criteria, pagina 56);

Overwegende dat de omgeving van banen 25 zich naast verkeerswegen bevindt, hetgeen de aankomst van hulpdiensten in geval van een ongeval aanzienlijk vergemakkelijkt, en dat de drempel van baan 01 ver verwijderd is van enige snelle toegangsweg;

Andere potentieel nadelige kenmerken van baan 01/19:

- Aanwezigheid van een bosrijk gebied bezet door vele roofvogels langs de linkerkant van baan 19 in de richting van de opstijgingen; "Canacse Berg";
- Afwezigheid van een geluidsmuur achter de opstijgdrempel 19 die de verspreiding van het geluid naar het dorp van Perk kan voorkomen;
- Onmogelijkheid om de baan 01/19 te verlengen, zowel aan de noordkant (3 wegen) als aan de zuidkant (3 geëlektrificeerde spoorlijnen die interferenties veroorzaken);
- De diagonale baan 01/19 snijdt en kruist de banen 25R/07L en 25L/07R;
- Verschillende negatieve veiligheidsstudies (A.A.C. 12/05/2004, DGLV 10/01/2005, DGLV KALITTA Report 10/07/2019, AIRSIGHT 24/09/2009 en EGIS-AVIA 03/07/2013);

- Aanbevelingen voor het Kalitta-rapport noch opgevolgd noch geïmplementeerd (aanbeveling voor de uitbreiding van het RESA-gebied of gebruik van een EMAS-systeem);
- Baan in stijgende helling in de richting van de opstijgingen;
- Opstijggebied van baan 19 snijdt en kruist het opstijggebied van baan 25R.

3. CONCLUSIES OVER HET INTENSIEF GEBRUIK VAN BAAN 19 BIJ HET OPSTIJGEN

Onder de huidige omstandigheden, zonder aanvullende RESA- en/of EMAS-veiligheidsuitrusting, zonder nieuwe veiligheids- en prestatiestudies, is baan 19 niet geschikt voor intensief gebruik voor opstijgingen.

De kwestie van de aanwezigheid van een aanzienlijk aantal roofvogels en dieren langs het opstijggebied van baan 19 moet worden aangepakt door de uiteindelijke vernietiging van het bos “Canacse Berg”, en het opstijggebied van baan 19 moet uitgerust worden met een geluidsmuur om het dorp van Perk te beschermen.

Een oplossing zou het gebruik van een nieuwe “**Toyota via Ikea**”-procedure kunnen zijn voor opstijgingen naar de LNO-, SPI-, PITES-, ROUSY-, SOPOK-bakens; onder bepaalde windcondities, alleen tijdens bepaalde tijdsperiodes en uitsluitend voor lichte en middelzware vliegtuigen met een maximaal opstijggewicht van 136 ton.

Waarschuwing:

Deze studie heeft geen wettelijke of beslissingswaarde en is alleen informatief met als enig doel de samenvatting van de geluidsoverlast rond de Luchthaven Brussel-Nationaal samen te vatten.

De feiten en voorstellen die in dit document zijn samengevat, vormen GEEN standpunt of een vast oordeel.

Deze studie is gebaseerd op het koninklijk besluit van 15 maart 2002 tot oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal:

Artikel 9: de Ombudsdienst houdt actuele documentatie bij met betrekking tot de geluidshinder en vliegtuigtrajecten op Brussel-Nationaal.





Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

c/o skeyes site te Steenokkerzeel, lokaal S.1.3.08

Tervuursesteenweg 303, 1820 Steenokkerzeel

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Philippe TOUWAIDE

Directeur van de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal

Tweede editie 2023