

Historiek van de vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Studie besteld door Leefmilieu Brussel en uitgevoerd door ULB-IGEAT

Eindverslag 30/11/2016

ABSTRACT

Betreft

Een noodzakelijke doorlichting

Deze studie is uitgevoerd door het Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire van de Université Libre de Bruxelles, in samenwerking met Additvalue, een firma die in advies over en verwerking van luchtvaartgegevens gespecialiseerd is. Ze is tussen april en november 2016 uitgevoerd.

Ze strekt ertoe om de veranderingen van technische, politieke, gerechtelijke en commerciële aard die vooral op het grondgebied van het Brussels Gewest de intensiteit en de spreiding van de geluidsoverlast door vliegtuigen beïnvloed hebben, op te sporen en te onderzoeken. Oorzaken en actoren aanwijzen die aan de basis liggen van deze veranderingen sinds het begin van de jaren 1970 tot vandaag, en in het bijzonder vanaf de jaren 2000, is ook een onderdeel van de studie.

De doelstelling bestaat erin om alle beschikbare informatie door te lichten om zo op de meest objectieve wijze aan de denkoefeningen en discussies met de verschillende betrokken partijen mee te werken.

Gebruikte gegevens

Over het belang van een exhaustieve kennis

De evolutie van de vluchten over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die in de studie opgenomen is, werd op systematische wijze sinds 2000 op een tijdslijn gereconstrueerd op basis van:

- de evolutie van wettelijke procedures en voorschriften die een voorwaarde zijn voor de uitbating van Brussels Airport, zoals de AIP (Aeronautical Information Publications), die systematisch sinds 2003 beschikbaar zijn, maar ook technische verslagen, informatiedocumenten van Airport Mediation, regeringsakkoorden, gerechtelijke beslissingen, enz.
- de gevolgen van deze procedures op de reële locatie van de vliegtuigen in de lucht, via het onderzoek van de radartracks (sinds 2006);
- de evolutie van het globale luchtverkeer, per start- en landingsbaan en per richting, databanken van alle vluchten (sinds 2001).

Om over een maximum aan gegevens te beschikken, zijn de verschillende in dit dossier betrokken actoren gecontacteerd, namelijk de FOD Mobiliteit en Vervoer, Belgocontrol, Airport Mediation, Leefmilieu Brussel en Brussels Airport Company, alsook meerdere verenigingen van buurtbewoners. Maar het was niet mogelijk om over exhaustieve informatie te beschikken. Niettemin is de toetsing van de informatie en het gebruik van primaire gegevens van dien aard dat ze de kwaliteit van de studie garandeert.

In dit opzicht heeft de studie in de eerste plaats het belang aangetoond over alle gegevens, zowel kwalitatieve als kwantitatieve, te kunnen beschikken. In een dossier zoals dat van de geluidsoverlast blijkt dat de toegang tot informatie van fundamenteel belang is om de ontwikkelingen en de huidige situatie te objectiveren. Al te vaak was de verspreide informatie in het verleden onvolledig en hieruit vloeiden standpunten of maatregelen voort die voor de ene of de andere partij nefast waren of het

leidde tot koerswijzigingen die chronische onzekerheden voor alle overgevlogen gebieden met zich brachten.

Inhoud

Feitelijke toestand en terugkerende tendensen sinds 40 jaar

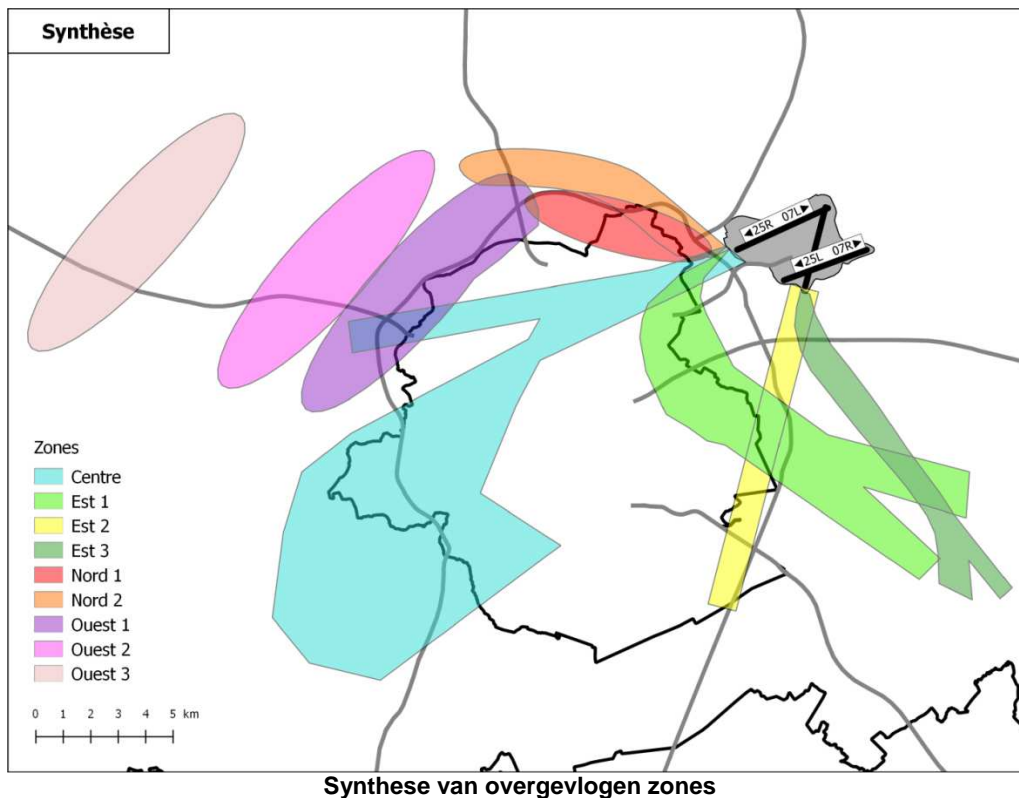
Na een methodologische inleiding herinnert de studie in een eerste fase aan de gevolgen van de slechte ligging van Brussels Airport ten opzichte van de overheersende windrichtingen die ertoe leiden dat er hoofdzakelijk in de richting van het Brussels Gewest opgestegen wordt.

Naast de geluidsnormen die in 1999 door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vastgesteld zijn om zijn bevolking tegen buitensporige geluidsniveaus te beschermen, plaatst de studie vervolgens drie federale maatregelen op de voorgrond die ertoe bijgedragen hebben de ondergane hinder te verminderen, namelijk:

- Het opleggen van een maximaal geluidsniveau (quota count) per vliegtuig op bepaalde uren en vooral 's nachts
- De beperking van het jaarlijks aantal nachtvluchten (16.000 waarvan 5.000 opstijgbewegingen) vanaf 2009.
- Het verbod om opstijgbewegingen tijdens een deel van de drie laatste nachten van de week te programmeren.

De analyse van de evolutie van de procedures brengt vervolgens terugkerende tendensen aan het licht, zoals:

- een systematische onwetendheid over het criterium van bevolkingsdichtheid;
- een herhaaldelijke omleiding van de vliegtuigen naar de centrale wijken van het BHG;
- Een voortdurend conflict tussen de Noordrand en de Oostrand om zo min mogelijk overgevlogen te worden dat een verdeling van het vliegverkeer tussen deze twee gebieden op basis van de geschillen en rapporten van de politieke krachten teweeggebracht heeft;
- windnormen die meerdere malen gewijzigd zijn om de ene of andere configuratie van start- en landingsbanen te bevorderen en bij de aanvang variabele "noise abatement"-procedures;
- een geleidelijke toenadering van de routes van Chièvres (naar het zuidwesten) en Zoulou (naar het zuidoosten door omzeiling van het noorden, westen en zuiden van het BHG), terwijl de vroegere versies van deze routes over wijken gingen die verder lagen en minder dicht waren, zoals de figuur hieronder illustreert:



Ze herinnert ook aan interessante maatregelen die destijds mislukt zijn, zoals de invoering van een begrotingsfonds voor de isolatie van woningen en de invoering van een ruimtelijk ordeningsbeleid of niet toegepaste aanbevelingen zoals de uitrusting van de start- en landingsbanen via diverse voorzieningen (taxiway, EMAS, enz.).

Uit de historische analyse vloeit zo het bestaan voort van een veelvoud van routeconfiguraties en bijgevolg van verschillende overgevlogen gebieden die gedeeltelijk inwisselbaar zijn en met uiteenlopende belangen.

Perspectieven

Voor een duurzame langetermijnoplossing

Vandaag blijven een reeks van bepalingen en procedures bestaan die ongunstig voor de dichtbevolkte wijken en met de aanbevelingen van de ICAO in tegenspraak zijn, namelijk:

- het gebruik van de Kanaalroute die, van alle routes van/naar Brussels Airport, de route blijft die een impact heeft op het grootste aantal inwoners door de zeer hoge bevolkingsdichtheid van het gros van de overgevlogen wijken;
- Het potentieel doorgedreven gebruik voor de landingen van de landingsbanen 07, door de opheffing van het uitzonderlijke karakter ervan in de procedures, door de eventuele wijziging van de windnormen en door de installatie van een nieuw gidssysteem (ILS) waardoor een rechtere en efficiëntere nadering van de landingsbanen 07 mogelijk wordt met opnieuw als gevolg, een weerslag op zones die dichter bebouwd zijn zoals de tabel hierna aantoont;

Pijler	BHG	Vlaanderen	Totaal
Baan 01	19 679	35 307	54 986
Baan 07L gebogen	152 441	22 801	175 242
Baan 07L lijnrecht	265 702	19 784	285 486
Baan 07R	317 514	20 422	337 936
Baan 19	0	28 423	28 423
Baan 25L	0	20 015	20 015
Baan 25R	0	19 128	19 128
Banen 25L+25R	0	37 463	37 463

Bevolking 2011 wonend op maximum 1 km van de landingsassen (lengte 15 km)

- het doorgedreven gebruik overdag van de bocht naar links vanaf baan 25R naar het zuidoosten (routes Sopok-Pites-Rousy) en het oosten (routes LNO-SPI) en belangrijkste dagbeweging met de bocht naar rechts, wegens de beperking van de tonnenmaat van de vliegtuigen die de toestemming hebben om op baan 19 op te stijgen (MTOW van 200 ton) en de vrije keuze van baan die sinds 2013 aan de piloten van vliegtuigen gelaten wordt waarvan de MTOW begrepen is tussen 80 en 200 ton in geval van gezamenlijke opstijgbewegingen op de banen 25R en 19 ('s nachts en een deel van het weekend);
- een nieuwe wijziging van de windnormen waarbij de voorkeur gegeven wordt aan een rugwindnorm op de verhoogde banen 25 en dus vaker een configuratie waarbij de vliegtuigen vaker in de stad en op lage hoogte binnendringen; met de wetenschap dat de huidige normen op de pistes 25 en 19 (7 knopen in de staart en 20 knopen lateraal) gebaseerd zijn op een voorstel tot wijziging van de ICAO-aanbevelingen ter zake, een voorstel dat in 2013 finaal verworpen is;
- de opheffing, voor de vluchten die komen uit het oosten van het land en in het geval ze gaan landen op baan 01, van de "schortcuts" via het centrum en het oosten van Waals-Brabant met als gevolg een lus boven het Brussels Gewest alvorens ze zich klaarmaken voor een landing op baan 01.

In overeenstemming met de aanbevelingen van de ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) kan er enkel een stabiele structurele oplossing voor de vluchten vanaf de luchthaven van Brussels Airport gevonden worden in het kader van een "evenwichtige aanpak" wat handelen op verschillende niveaus vereist.

Zo hangt het verminderen van het lawaai aan de bron van de industrie, in het bijzonder de luchtvaartindustrie, af. De ruimtelijke ordening behoort zowel tot de bevoegdheid van het Brussels en Vlaams Gewest. De routes, de exploitatieprocedures en de beperkingen worden hoofdzakelijk door de federale overheid, en gedeeltelijk door het Vlaams Gewest via de milieuvergunning van Brussels Airport, vastgelegd.

Een analyse die rekening houdt met een veelvoud aan criteria en een gekruiste evaluatie van de economische, sociale en milieugevolgen zou het mogelijk moeten maken om met kennis van zaken beslissingen te nemen die zo veel mogelijk partijen, buurtbewoners, luchtvaartmaatschappijen, uitbaters van luchthavens of passagiers ten goede komen.