

ANALYSE ENVISA 2022



Ref: 7219 - P

Analyse van de ENVISA-studie betreffende de milieu- en geluidshinder van de exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal.



2002-2022



Er is geen regelmatige onafhankelijke controle van het geluids- en trajectcontrolesysteem, enkel en alleen de Ombudsman controleert het gebruik ervan.

Voorwoord:

Uit de vele vertaal- en typfouten blijkt dat het document niet is nagelezen, hetgeen voor een dergelijke studie onaanvaardbaar is en afbreuk doet aan de kwaliteit ervan.

Dinsdag 7 juni 2022.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Philippe Touwaide'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Philippe TOUWAIDE

Licentiaat in Luchtvaart en Maritiem Recht
Voormalig Regeringscommissaris
Directeur van de Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Luchtvaart Ombudsman van de Federale Regering – F.O.D. Mobiliteit en Vervoer

1. HOOFDSTUK 1 (MET PAGINAVERMELDING)

De regelgevingsinfrastructuur lijkt slecht gedefinieerd, skeyes moet telkens vergunningen vragen aan de Minister of de Luchtvaart (DGLV), sommige nieuwe procedures worden geweigerd. Skeyes vraagt zich af of ze wel echt de bevoegde autoriteit zijn -24.

ENVISA merkt op dat de rechterlijke macht willekeurig kan beslissen over wijzigingen van het luchtruim zonder een algemene effectbeoordeling -25.

Historisch gezien is men er niet in geslaagd de uitbreidingplannen en de inrichting van de omgeving van de luchthaven doeltreffend te bewaken en te controleren, er is geen formeel toezichthoudend orgaan op het bestuur, het DGLV heeft niet geïnvesteerd in de middelen en de vaardigheden die nodig zijn voor het toezicht en de handhaving van de milieuvoorschriften op Brussel-Nationaal en heeft niet langer de bevoegdheid die door de Minister gedelegeerd wordt -26.

Er is geen regelmatige onafhankelijke controle van het geluids- en trajectcontrolesysteem, enkel en alleen de Ombudsman controleert het gebruik ervan -32.

Er is geen echte follow-up om na te gaan of de geluidseisen worden opgenomen in de procedurepublicaties voor piloten -35.

De luchthaven heeft infrastructuurcapaciteitsbeperkingen die de uitvoering van een volledig geoptimaliseerd geluidsverdelingssysteem verhinderen; het is niet duidelijk hoe het besluit om een operationele spreiding op te leggen gerechtvaardigd werd, terwijl een algemeen beginsel van geluidsbeheer dat op andere luchthavens wordt toegepast erin bestaat het kleinste aantal personen te overvliegen -36.

2. HOOFDSTUK 2 (MET PAGINAVERMELDING)

ENVISA is van mening dat er een realiseerbaar compromis bestaat voor alle redelijke mensen die nadenken over een echte duurzame toekomst voor de luchthaven -10.

In de tabel van de chronologische historische besluiten op pagina 16 en volgende, staan talrijke fouten en belangrijke tekortkomingen: studies over windnormen zoals die van 2005 en 2013 worden vergeten of zelfs gewist, en verschillende rechterlijke uitspraken worden genegeerd, zoals het arrest van het hof van beroep van 22 oktober 2020, dat niet duidelijk is uitgewerkt en wordt verward met de zaak Hardy op pagina 30.

ENVISA verleent veel aandacht aan de kritiek van Free Air Schaarbeek, die noch een feitelijke vereniging noch een VZW is en geen status heeft. - 65.

Evenals Pas Question, die niet meer bestaat en geen enkele status heeft, noch ook een VZW is -77.

Het gedeelte waarin verslag wordt gedaan van de interviews geeft soms het imago van cafépraat met een duidelijk gebrek aan ernst.



De Luchthaven blijft via B.A.C. de Brusselse geluidsnormen bekritisieren in strijd met artikel 34 van haar vergunning die haar oplegt om de geluidsnormen te respecteren en te handhaven, en roept op tot een coherente geluidsverordening gebaseerd op het principe van emissies in plaats van immissies om objectiviteit (nota van de auteur: !!!) en rechtszekerheid te garanderen -90.

ENVISA presenteert op pagina 113 en volgende de wind- en PRS-criteria op een aantal andere luchthavens, waarmee het op die manier aantoont dat net zo goed elke norm kan worden toegepast.

ENVISA merkt op dat de aangewende operationele regels bij de besluitvorming over de keuze tussen de banen 01 en 07 voor landingen tijdens oostenwindoperaties opzettelijk vaag zijn. Het gebruik van baan 01 vermindert de operationele capaciteit, leidt tot vertragingen, vereist actieve begeleiding van vliegtuigen om de *flow* in evenwicht te houden, wat de overvluchtpatronen minder veilig maakt, en resulteert in een situatie waarbij vliegtuigen op relatief lage hoogte vliegen en meer lawaai maken dan bij normale operaties, met inbegrip van continue daaloperaties (CDO) - 132.

ENVISA meent vreemd genoeg dat de gevolgen van de klimaatverandering nog niet volledig worden begrepen, maar dat dit wel steeds meer het geval wordt (nota van de auteur: !!!), met een verandering van de richting van de heersende winden die de capaciteit om het PRS te volgen kan veranderen -134.

De spreiding van vluchten leidt ertoe dat een groter landoppervlak door vliegtuigen wordt overvlogen -192.

ENVISA wijst op de verantwoordelijkheid van de luchthaven en B.A.C.: de luchthaven moet het initiatief nemen om de problemen ten gevolge van vliegtuiglawaai binnen haar infrastructuur te beheren door het probleem proactiever aan te pakken. Het is zeer goed denkbaar dat de regionale politieke bescherming (nota van de auteur: !!!) waar B.A.C. thans van geniet, niet eeuwig zal duren en dat B.A.C. vroeg of laat ter verantwoording zal worden geroepen voor de milieueffecten die haar activiteiten teweegbrengen -198.

In het kader van duurzaamheid moet B.A.C. onder meer nadenken over het soort activiteiten dat zij in de toekomst wil ontwikkelen en hoe deze in overeenstemming kunnen worden gebracht met het karakter van de luchthaven, met name gezien de onmiddellijke nabijheid van dichtbevolkte gebieden -198.

3. HOOFDSTUK 3, NIEUW DEEL “NIEUWE CARTOGRAFIE EN ALTERNATIEVE SCENARIO’S” (MET PAGINAVERMELDING)

ENVISA bevestigt het standpunt van de gemeenten en de Ombudsman met betrekking tot de definitie van windstoot, die inderdaad een toename is van de maximum windsnelheid met ten minste 5 knopen ten opzichte van de gemeten gemiddelde snelheid, en dit gedurende 3 seconden -42.

ENVISA herhaalt de definitie van een occasionele windstoot als een toename van de maximumwindsnelheid met ten minste 5 knopen ten opzichte van de gemeten gemiddelde snelheid gedurende 3 seconden. Deze definitie geldt voor alle windinformatie, of die nu afkomstig is van METAR, ATIS of rechtstreeks van de verkeersleider -44.

ENVISA zegt echter niets over de wind die op constante wijze in windstoten van meer dan 10 knopen blaast en die de facto een baanwijziging met zich meebrengt -44.

ENVISA vergist zich in de historiek van de windcomponentwaarden vermeld op bladzijde 64, de normen van 6 en vervolgens 8 knopen waren zonder windstoten. De norm van 2013 wordt door ENVISA verkeerd begrepen aangezien deze effectief 7 knopen bedraagt en de kleine windstoten onder 5 knopen die geen invloed hebben op de gemiddelde windsnelheid niet meetellen, dus het is 7 knopen vermits onder 5 knopen de kleine windstoten niet mogen worden meegeteld -65.

ENVISA wijst op een situatie die verkeerd wordt toegepast op Brussel-Nationaal, men moet de 7 knopen rugwind overschrijden om de baanwijzigingsprocedure in werking te stellen, een procedure die onder deze waarde dus niet wordt toegepast, hetgeen in de praktijk helemaal niet klopt aangezien reeds anticiperend bij 4 of 5 knopen van baan wordt gewisseld -66.

ENVISA vergist zich nogmaals door te denken dat in de nieuwe tekst van de heer Wathelet het PRS moest worden gebruikt tot de wind, rukwinden niet inbegrepen, de 7 knopen overschrijdt, met een limiet van 5 knopen voor windstoten, hetzij een totaal van 12 knopen rugwind, en ENVISA beweert dat de windstoten integraal deel uitmaken van de rugwindcomponent overeenkomstig ICAO -66.

ENVISA maakt op dit punt een betreurenswaardige verwarring tussen de kleine windstoot onder 5 knopen die geen invloed heeft op de gemiddelde windsnelheid en een wind die op constante wijze in windstoten blaast van meer dan 10 knopen. Als men ENVISA goed leest, valt het op dat ze niet opmerken dat men in Spanje mag vliegen met 10 knopen inclusief windstoten, wat resulteert in een verandering van baan vanaf 15 knopen en voor hen is dat geen probleem, 12 knopen daarentegen vormt een probleem in Brussel -66.

ENVISA gaat niet in op het onderdeel windnormen zoals geoordeeld door het hof van beroep te Brussel in zijn bladzijden 66 tot 68, en vermeldt de instructie van 17 juli 2013 niet.

ENVISA verwacht in de definitie van de ICAO-aanbeveling het feit dat deze betrekking heeft op banen die worden gebruikt voor lawaaibestrijding, een definitie die niet overeenstemt met de banen 25R/L die op Brussel-Nationaal prioritair worden gebruikt in een PRS om redenen van behoud van een operationele capaciteit van meer dan 74 gecoördineerde vliegtuigbewegingen per uur -68.

ENVISA vergist zich bij het verwijzen naar een rukwindlimiet van 12 knopen rugwindcomponent, en spreekt haar eerdere correcte definities over kleine windstoten op de bladzijden 42 en 44 van Hoofdstuk 3 tegen door precies het tegenovergestelde te beweren van wat ENVISA op die bladzijden uiteenzette.

De ICAO-aanbeveling geldt alleen voor de banen 01, 07 en 19 en is noch afdwingbaar noch verplicht, zoals blijkt uit de vele variaties van deze norm op verschillende luchthavens, zoals gedetailleerd door ENVISA op blz. 113 en volgende van hoofdstuk 2.

ENVISA heeft helemaal niet geantwoord op de vraag die de Minister van Mobiliteit op 15 februari 2021 betreffende het onderdeel windnormen heeft geformuleerd: “welke acties moeten door de Belgische Staat worden ondernomen om te voldoen aan de veroordelingen waaraan de Staat is onderworpen” en vermeldt helemaal niet het arrest van het hof van beroep van Brussel van 22 oktober 2020, en probeert er zelfs in stilte aan voorbij te gaan door het te vermengen met het dossier Hardy.

De instructie van 17 juli 2013, die nochtans belangrijk is, verdiende een gedetailleerde analyse door ENVISA, die niet is verricht.

ENVISA brengt het geluid niet echt in kaart, het aantal overvlogen personen is enkel gedetailleerd voor bepaalde procedures, ENVISA geeft geen duidelijk beeld van de overvluchten, wie, wanneer, met welke intensiteit, welke piek, welk soort verkeer, welke periode, welke geluidsniveaus? Allemaal vragen die niet worden beantwoord.

ENVISA brengt de situatie niet in kaart noch gemeente per gemeente of wijk per wijk, noch baan per baan of in functie van de overvluchten.



4. GEANALYSEERDE SCENARIO'S

1a1: bocht naar links op 1.700 voet op de huidige 25L: geen vermindering van de blootgestelde bevolking, uitbreidingswerken van om en nabij de 10 miljoen euro, beperkte voordelen en niet in verhouding met de investering, operaties op elke baan zijn onafhankelijk, hogere blootstelling van gemeenten in het zuiden -152.

1a2: bocht naar links 700 voet op de huidige 25L: de bocht naar links vindt vroeger plaats, vermindering van de blootgestelde bevolking met 16%, maar hogere geluidsniveaus ten zuiden van de luchthaven door lagere vliegtuigen -164.

1b1: bocht naar links op 1.700 voet op baan 25L verlengd met 900 meter: grote investering van € 50 miljoen, niet gunstig -177.

1b2: bocht naar links op 700 voet op 25 links verlengd met 900 meter: voordelen in termen van geluidsreductie zijn aanzienlijk, verlenging van baan 25L voor opstijgingen is dus alleen effectief voor geluidsreductie als de bocht naar links eerder plaatsvindt, maar de gemeenten ten zuiden van de luchthaven zouden meer geluidsoverlast ondervinden -187.

2a: uitbreiding van de operationele nacht van 06.00 tot 07.00 uur: sterke invloed op de geluidscontouren maar sterke negatieve economische gevolgen voor de luchthaven, een aantal vluchten overdag zou worden geannuleerd zonder dat deze kunnen worden verplaatst, luchtvaartmaatschappijen zouden moeilijkheden ondervinden om hun aantal rotaties per dag te maximaliseren -196.

2b: verlenging van de operationele nacht van 06.00 tot 07.00 uur en beperking tot 16.000 nachtbewegingen: verdere vermindering van het lawaai 's nachts, maar de economische impact zou daarom groot zijn en in werkelijkheid zouden een aantal vluchten worden geannuleerd zonder naar overdag te worden verplaatst -201.

2c: afschaffing van nachtvluchten: geen nachtgeluidscontouren, 11% toename van de vluchtfrequentie overdag, een bepaald aantal vluchten zouden worden geannuleerd zonder naar de dag te worden verplaatst, ook voor vrachtluchten. De attractiviteit van de luchthaven voor vrachtmaatschappijen zou daardoor gering worden -205.

3: vermindering van de spreiding van de routes: geen significante verandering, behalve voor de gegevens N70, zou de enkele vliegtuigen moeten voorkomen die worden omgeleid buiten de landingsroutes -212.

4: vermindering van de spreiding van de routes door gebruik te maken van de belangrijkste routes: een strengere opvolging van de vertrekroutes verbetert slechts lichtjes het lawaai waaraan een aantal personen wordt blootgesteld. Het respecteren van de vastgestelde routes zou echter voorkomen dat er afwijkende overvluchten zouden plaatsvinden. Verminderde werklust voor de luchtverkeersleiders -218.

5: opstijgen vanaf de drempel van baan 25R: zou een kleine vermindering van het aantal aan lawaai blootgestelde personen tot gevolg hebben, in een gemengde configuratie van banen 19+25 zou dit inhouden dat baan 19 niet langer wordt gebruikt voor opstijgingen en dat er een einde zou komen aan de spreiding van banen tijdens de nacht- en in het weekend -226.

6: modernisering van de luchtvloot: de modernisering van de vloot heeft ontegenzeggelijk een positieve invloed op de geluidscontouren. De blootgestelde bevolking zou met meer dan 15% afnemen. Ook de uitstoot van verontreinigende stoffen zal worden verminderd. Bedrijven kunnen worden aangemoedigd hun vloot te vernieuwen door de belastingen per type vliegtuig aan te passen -235.

7: afschaffing van vrachtluchten: de afschaffing van vrachtluchten, vooral 's nachts, zou betekenen dat de luchthaven van Brussel minder aantrekkelijk wordt. Een vermindering met 20% van de blootgestelde bevolking binnen de 55 dB-contour en bijna 20% minder mensen die 's nachts meer dan 10 gevallen van meer dan 60 dB(A) zouden ondergaan, zou ook de uitstoot van verontreinigende stoffen verminderen -241.

8a: naderingsprocedure voor de banen 07L/R: het belangrijkste verschil dat een impact zou hebben op de geluidsoverlast zou er komen door de afschaffing van de *offset* van toepassing op één van de VOR-procedures, de knik naar links in de 07L finale-242., geen significant effect op de geluidscontouren, het kasteel van Laken zou niet langer worden overvlogen, de gemeenten verder ten zuiden zouden worden overvlogen, de nieuwe PBN/RNP-procedures zouden gemakkelijker te volgen zijn voor piloten en de werklust voor de luchtverkeersleiding zou worden verminderd -253.

8b: nieuwe naderingsprocedure voor de banen 07L/R met verhoging van de daalhoek tot 3,5°: dit scenario vermindert de blootgestelde bevolking zeer licht -261.

8c: nieuwe naderingsprocedure voor de banen 07L/R met verhoging van de daalhoek tot 3,5° met wijziging van de verhouding van de bewegingen: baan 07R is niet uitgerust met een hogesnelheid exit voor de aankomsten -262.

Het aanzienlijke gebruik van baan 01 valt niet te ontkennen en het overvliegen van de omwonenden die zich onder de eindnaderingsroute bevinden genereert ontegensprekelijk herhaaldelijk geluidshinder. De aanwezigheid van een ILS moedigt piloten en verkeersleiders aan om, waar mogelijk, de voorkeur te geven aan baan 01 (nota van de auteur: zelfs bij een lichte oostelijke zijwind 070° tot 100°). De installatie van een ILS (of de publicatie van RNP-procedures) op baan 07R/L zou resulteren in een betere verdeling van de naderingen op de banen 01, 07L en 07R. Bovendien is baan 07L beter uitgerust voor het verlaten van de baan door de vliegtuigen na de landing -263.

In het geval deze nieuwe procedures gepaard gaan met een billijke verdeling van de naderingen op de niet-PRS-banen door de concentratie op baan 01 te verminderen, is de totale blootgestelde bevolking groter omdat veel meer naderingen over het centrum van Brussel vliegen. Anderzijds is er minder hinder voor de gemeenten ten zuiden van de luchthaven onder de 01-naderingscorridor. De besturing- en luchtverkeersleidingsaspecten zouden worden verbeterd -270.

9: nieuwe trajecten voor vertrekken op baan 25R: zij vervangen de routes met bocht naar links, Kanaal-route en Ring-route. Deze trajecten volgen dezelfde initiële route, en vliegen over de minder dichtbevolkte gebieden, het belangrijkste nadeel is dat de oorspronkelijke trajecten met bocht naar links aanzienlijk langer in tijd zouden zijn -270.

Dit scenario concentreert de vluchten van baan 25R op één enkele initiële route die over de minder dichtbevolkte gebieden zouden vliegen (nota van de auteur: de Noordrand, hetzij Meise en Wemmel, zoals de AAC-routes van 2002 of de Tour du Brabant van 1992 of de huidige nachtelijke omleidingsroute genaamd ZULU).

Het is de bedoeling in RNAV te vliegen om de spreiding en afwijkingen rond de corridor tot een minimum te beperken. Het vermindert de aan lawaai blootgestelde bevolking aanzienlijk -30% voor Lnight en -60% voor N70 metriek.

De Lden 55 dB(A) contour strekt zich uit over Wemmel en het zuiden van Grimbergen, maar over veel minder bevolkte gebieden. De gemeenten ten zuiden van de luchthaven worden niet meer overvlogen vanuit baan 25R, evenmin als de gemeenten rond het Kanaal. De nadelen zijn dat de uitstoot van verontreinigende stoffen veel hoger is omdat de vertrekken aanzienlijk verlengd worden. Anderzijds wordt de capaciteit van baan 25R verminderd door het grote aantal opstijgingen die hetzelfde traject volgen, als gevolg van de separatie tussen twee opstijgingen - 279.

5. CONCLUSIES BETREFFENDE DE STUDIE

De ENVISA-studie is niet echt een geluidsk kaart of een echt geluidskadaster. De cijfers over de overvlogen bevolking in de huidige situatie van de overvluchten worden niet toegelicht, noch verstrekt, noch gedetailleerd, en de geluidsk kaart ontbreekt nog om elke betwisting te vermijden.

In de studie worden bepaalde specifieke studies over windnormen weggelaten en wordt alleen de Air-Sight-studie behouden, die niet het voorwerp was van een overeenkomst binnen de regering, en wordt de EGIS-AVIA-studie (de vroegere naam van ENVISA) over windcomponenten, die wel het voorwerp was van een overeenkomst binnen de regering, geschrapt.

ENVISA merkt op dat, behalve de Ombudsman, niemand de wettigheid van de operaties controleert.

ENVISA spreekt zichzelf tegen door enerzijds de analyse van de gemeenten en verenigingen over het begrip gemiddelde windsnelheid, kleine windstoot zonder invloed op de gemiddelde snelheid en wind die in stoten waait, te bevestigen; en vervolgens de kleine windstoot van minder dan 5 knopen verkeerdelijk toe te voegen aan de limiet van 7 knopen die in 2013 is uitgevaardigd.

ENVISA vergist zich in de ICAO-aanbeveling, die alleen van toepassing is op banen die worden gebruikt voor lawaaibestrijding, een definitie die niet overeenstemt met het feitelijke gebruik van de banen 25R/L.



ENVISA houdt alleen rekening met bepaalde rechterlijke beslissingen, waaronder deze waartegen nog beroep is aangetekend, en gaat volledig voorbij aan bepaalde bindende rechterlijke beslissingen die een precedent hebben geschapen.

ENVISA verspilt zijn tijd aan politieke, institutionele en economische overwegingen die geen deel uitmaken van de doelstelling van zijn opdracht en niet in deze studie moeten worden opgenomen. De luchthavenbeheerder van BAC zou een echte milieu-inspanning moeten leveren.

6. CONCLUSIE OVER DE GEANALYSEERDE SCENARIO'S

Sommige van de geanalyseerde scenario's bieden een reële verbetering:

- Vernieuwing van de vloot van vliegtuigen die opereren op Brussel-Nationaal
- Uitbreiding van het tijdvenster van de "nacht" tot de periode tussen 22:00 en 07:00 uur plaatselijke tijd
- Afschaffing van nachtvluchten
- Afschaffing van vrachtluchten
- Publicatie van RNP-procedures voor landingen 07L/R
- Nieuwe noordelijke omleidingsprocedure voor opstijgingen vanuit baan 25R richting de bakens CIV (Kanaal), SPI/LNO/PITES/ROUSY/SOPOK (bocht naar links)







2002-2022



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



 airportmediation.be  +32 2 206 28 21
 info@airportmediation.be

Ombudsdienst van de Federale Regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal
Koninklijk Besluit van 15 maart 2002

Site van skeyes - Lokaal S.1.3.08
Tervuursesteenweg 303 B - 1820 Steenokkerzeel