

HET ZEER OMSTREDEN VOORSTEL OM BAAN 25 LINKS VAN BRUSSEL-NATIONAAL TE VERLENGEN: EEN VALS GOED IDEE?



Ref: 7254 - P

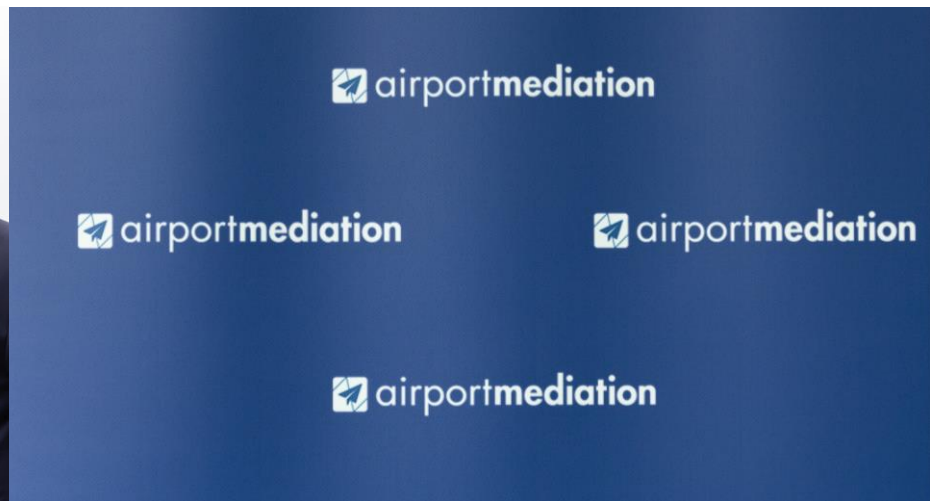
Historische oorsprong van dit zeer
omstreden project gepresenteerd in 2017
door de vergunninghouder
« Brussels Airport Company »

Analyse geschreven door
Philippe TOUWAIDE

Deze analyse is GEEN stellingname, maar is enkel bedoeld om een beter inzicht te verschaffen in de oorsprong, de historiek en de essentie van de controverse die is ontstaan naar aanleiding van dit project, dat op tafel werd gelegd door BAC dat er dus de risico's moet van dragen.

Dit project werd reeds verworpen door het Vlaams Gewest, de provinciale autoriteiten van Vlaams-Brabant en veel van de betrokken gemeentebesturen.

Donderdag 17 november 2022.



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. OORSPRONG VAN HET PROJECT

Het is enkel de houder van de exploitatievergunning voor de Luchthaven van Brussel-Nationaal, de private commerciële onderneming "The Brussels Airport Company - BAC", dat in haar strategische visie van 2017 "Brussels Airport 2040" een voorstel heeft gedaan voor de aanpassing van baan 25 links (25 LEFT) met het oog om deze operationeel te maken voor opstijgingen.

Het is dus uitsluitend deze particuliere onderneming die verantwoordelijk is voor het uitlokken van reflecties of betwistingen op dit punt. Verschillende Brusselse gemeenten en verenigingen hebben dit punt opgepakt door een verlenging voor te stellen van 800 tot 1.800 meter tot Humelgem.

Het beoogde doel van het voorstel van de private commerciële onderneming "The Brussels Airport Company - BAC" is NIET van ecologische aard, maar alleen om een verhoging van de operationele capaciteit van de banen op Brussel-Nationaal mogelijk te maken, en dus om de luchthaven meer concurrerend te maken door een verhoging van het jaarlijkse aantal bewegingen en bijgevolg de rentabiliteit van het verkeer.

Verschillende niet-officiële groepen hebben dit idee opgepakt onder de noemer "burgerbewegingen", in de overtuiging dat een dergelijke uitbreiding alles voor eens en altijd zou regelen.

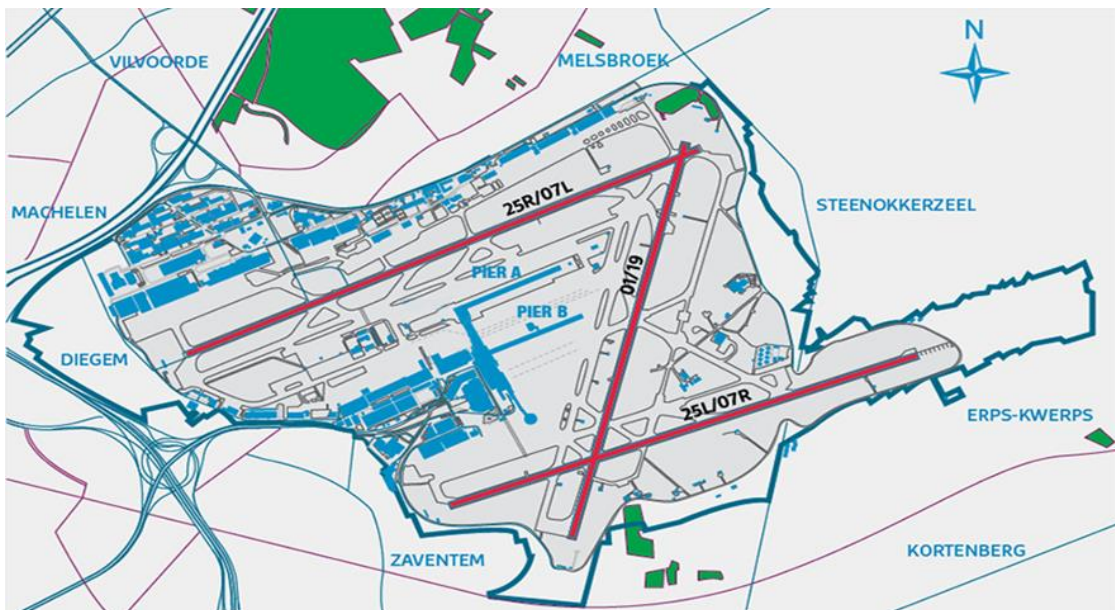
Niets is minder waar, want de impact van een dergelijke baanverlenging is heel anders: het verkeer wordt niet beter verdeeld, maar blijft geconcentreerd in dezelfde zones die vaak zullen worden overvlogen.

De houder van de exploitatievergunning van de Luchthaven van Brussel-Nationaal, de private commerciële onderneming "The Brussels Airport Company", heeft met dit uiterst controversiële project om baan 25 links te verlengen heel wat stof doen opwaaien, en alleen zij moet daarvoor de volle verantwoordelijkheid dragen, want dit project alleen al lijkt de hele strategische visie "Brussels Airport 2040" die in 2017 werd voorgesteld, teniet te doen.



2. HET SCHEMA VAN DE 3 ACTUELE BANEN

- **Baan 25 R - Rechts** (georiënteerd 244° in de richting van Brussel) of in tegenovergestelde richting, **07 L – Links** (georiënteerd naar 064° richting Leuven) ; 3.638 meter lang, het is de baan die parallel loopt met de Haachtsesteenweg 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 het bakken van Nicky. Ze vormt de bovenste staaf van de « Z ».

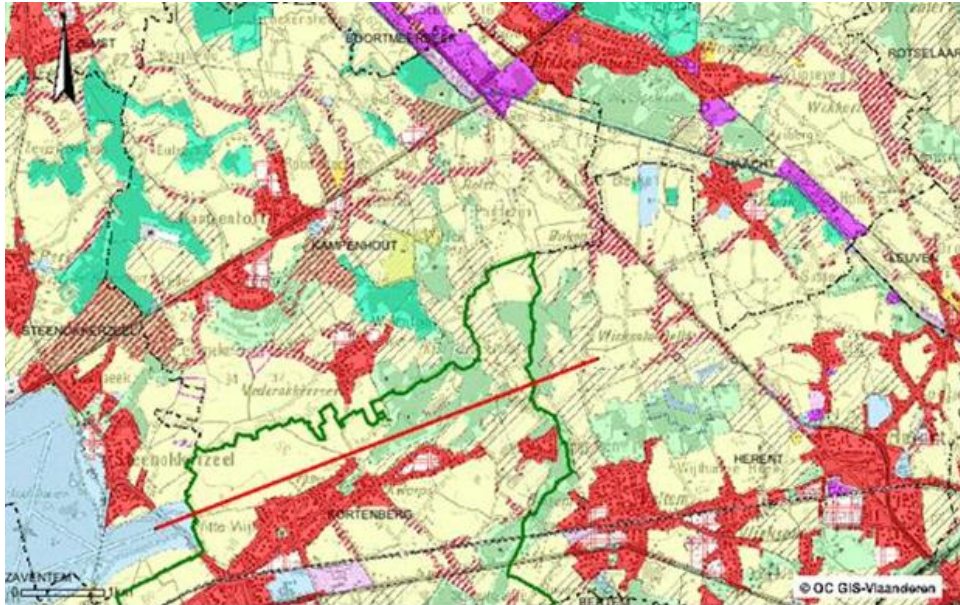


Huidig banenstelsel van de Luchthaven Brussel-Nationaal

- **Baan 25 L – Links** (georiënteerd naar 249° in de richting van Brussel) of in tegengestelde richting, **07 R - Rechts**, (georiënteerd naar 069° richting Leuven) die parallel loopt met de eerste baan ; maar is er +/- 2 kilometer van verwijderd, is 3.211 meter, loopt van Kortenberg naar Zaventem-Centrum en loopt over de Waterloosesteenweg. 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 ook voor alle opstijgingen van West naar Oost (07 R). Ze vormt de onderste staaf van de « Z ».
- **Baan 01** (georiënteerd naar 014° van het zuiden naar het noorden) of in tegengestelde richting, **baan 19** (georiënteerd naar 193° richting noord-zuid), is 2.984 meter kort en hellend, en is de diagonale staaf van de « Z », die vertrekt van Melsbroek richting Sterrebeek. Ze wordt gebruikt voor alle landingen en opstijgingen richting zuid-noord (01), vaak bij een sterke wind uit het noorden of noordoosten ; ze wordt gebruikt voor de opstijgingen in de richting noord-zuid (19) richting Sterrebeek en Wezembeek-Oppeem.

3. BAAN 25 LINKS OF 25 LEFT

De complete nieuwe baan 08R/26L werd in werking gesteld op 1 juni 1959 met een lengte van 2.292 meter, werd hierna in maart 1970 uitgebreid tot een lengte van 3.211 meter en een breedte van 45 meter. Hernoemd naar baan 07R/25L in 1974 ten gevolge van magnetische declinatie, is deze baan momenteel gelegen op 069°.



Non aedificandi zone rondom baan 25L/07R

Baan 25 links (25 in oost-westelijke richting, en 07 rechts in west-oostelijke richting) is de onderste tak van de Z gevormd door de 3 banen van Brussels Airport, hij ligt parallel aan de spoorlijn Brussel-Leuven, baan 25 L/07 R meet 3.211 meter (waar baan 25R 3.638 meter meet, en baan 01/19 2.987 meter).

In vergelijking met de twee andere banen is baan 25 links niet uitgerust met een parkeerzone aan het begin van de baan aan de "OOST"-zijde van Kortenbergh (Platform) noch van een taxibaan die naar het begin van deze baan aan de "OOST"-zijde richting Kortenbergh leidt.

Vóór de invoering van het Anciaux-plan van 2004 werd deze baan alleen gebruikt voor landingen van rechts "OOST" naar links "WEST", dus in de richting 25 links. (In tegengestelde richting, dus van west naar oost, heet deze baan "07 rechts" en wordt nooit gebruikt voor landingen omdat men dan op lage hoogte via Brussel en de voormalige NAVO-site aankomt, ze wordt echter wel gebruikt voor de opstijgingen richting Kortenbergh, vooral bij een noordelijke of oostelijke wind als men op baan 01 landt).

Opstijgingen van oost naar west waren zeer zeldzaam. Met het Anciaux-plan vertrekken alle opstijgingen elke nacht van zaterdag op zondag, 3 tot 4 nachtvluchten, vanaf baan 25 links.

3.1 Hoe stijgen vliegtuigen op vanuit baan 25 links?

Ze komen aan op baan 25 links via de taxibaan "C 1", in tegenrichting van de baan over een afstand van 1021 meter, en draaien zich dan om aan het begin van de baan om op te stijgen in de richting Kortenberg naar Zaventem-Dorp (deze procedure wordt een "back track" genoemd die de baan ruim 5 minuten blokkeert, aangezien het vliegtuig gedurende die tijd manoeuvreert op baan 25 links).

3.2 Waarom bestaat er geen taxibaan naar het einde van baan 25 links?

De reden hiervoor is dat op deze locatie alleen baan 25 links over de weg van Mechelen naar Waterloo ligt, en niet de terreinen die grenzen aan de luchthaveninfrastructuur. Om baan 25 links volledig te kunnen gebruiken voor opstijgingen, zou het dus nodig zijn om:

- Ze uit te breiden naar het oosten richting Kortenberg (de terreinen zijn al van skeyes aangezien daar een BUB-baken in de velden staat);
- Een viaductbrug te bouwen over de steenweg van Mechelen om een taxibaan te creëren die alle vliegtuigen toegang geeft tot het begin van de baan zonder het verkeer op baan 25 links te verstoren;
- Een parkeerzone aan te leggen naast het begin van de baan, zodat een vliegtuig dat klaar is om op te stijgen de baan niet blokkeert en kan wachten tot een vliegtuig landt en de baan vrijmaakt.

3.3 Wat zijn de voordelen van een opstijging vanuit baan 25 links?

Momenteel stijgen alle vliegtuigen in de richting oost naar west alleen en hoofdzakelijk op van baan 25 rechts, een opstijging met bocht naar links vanuit baan 25 links zou derhalve Haren, Evere en Woluwe vermijden voor de vliegtuigen die koers zetten op het baken Huldenberg (HUL).

Alle opstijgingen vanuit baan 25 rechts vliegen onvermijdelijk over Diegem en Haren WAARNA een splitsing ontstaat in het Harense centrum tussen:

- De ene helft van de opstijgingen die in Haren vanaf een hoogte van 700 voet een bocht naar rechts nemen in de richting van de Noordrand over Neder-Over-Heembeek en Laken om op 4 verschillende luchtcorridors naar de bakens van Chièvres, Helen, Denut en Nicky te vliegen.
- De andere helft van de opstijgingen die tussen Haren en Evere stijgen naar de hoogte van 1. 700 voet in de richting van de Oostrand en dan een bocht naar links nemen in Evere (grens met Schaarbeek) richting Schaarbeek, Etterbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe, Wezembeek-Oppem op één en dezelfde gemeenschappelijke corridor voor de richtingen LNO, SPI, ROUSY, PITES en SOPOK in de richting van Huldenberg, met een splitsing van het gemeenschappelijke deel in Huldenberg.

Enkele zeldzame zwaardere vliegtuigen (3 per dag) klimmen rechtdoor op boven Brussel tot in Neerpede, waarna ze dan op 4.000 voet naar links draaien naar LNO, SPI, ROUSY, PITES en SOPOK richting Huldenberg.

3.4 Waarom draaien we op 700 voet naar rechts en op 1.700 voet naar links?

Enkel om veiligheidsredenen.

Aangezien we voornamelijk op baan 25 links landen, moeten we altijd rekening houden met het geval dat een vliegtuig tijdens de landing de baan niet goed onderschept en een doorstart moeten maken zonder op baan 25 links te landen. Deze Go Around - Overshoot procedure of gemiste nadering legt een opstijging op van baan 25 links met een bocht naar links op 700 voet om een lus te maken via de Oostrand om terug te komen landen op baan 25 links.

Skeyes legt een verticale scheiding van 1.000 voet op zodat de opstijgingen van baan 25 rechts naar links niet de mogelijke gemiste landing op baan 25 links zouden kruisen, die naar links draait op 700 voet.

Daarom: 700 voet + 1.000 voet veiligheidsafstand = **1.700 voet**

3.5 Hoe zou men van de naar het oosten verlengde baan 25 links opstijgen?

- De vliegtuigen zouden van verder weg vertrekken, d.w.z. verder naar het oosten, zodat ze zouden kunnen draaien VOOR de Ring of Zaventem-dorp (bij verlenging met 800 meter zou baan 25 links 4.000 meter lang zijn, en 6.000 meter bij verlenging met 1.800 meter);
- De bocht zou op 700 voet naar links kunnen worden uitgevoerd (er is geen conflict meer met een gemiste landing op 25 links, aangezien de luchtverkeersleiding een opstijging vanuit baan 25 links alleen zou toelaten als de landing op baan 25 links de baan volledig zou hebben verlaten);
- De vliegtuigen zouden snel draaien richting het bakken van Huldenberg in het oosten waarbij ze zouden vermijden over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te vliegen, MAAR waarbij ze voornamelijk over gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid zoals Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Tervuren zouden vliegen;
- De opstijgingen op een hoogte van 700 voet naar links vanaf baan 25 links zouden overeenkomen met de huidige opstijgtrajecten vanaf baan 19 met massale overvluchten van Sterrebeek, Kraainem en Wezembeek-Oppem en zouden Zaventem-dorp vermijden, dat vreemd genoeg het minst overvlogen gebied van alle zones rond de luchthaven blijft;
- De opstijgingen zouden volledig worden geconcentreerd vanaf de bocht naar links tot het bakken van Huldenberg;

- De overvlieghoogte zou lager zijn, en dus telkens minstens 1000 voet lager dan de huidige situatie voor de gemeenten Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Tervuren;
- In Steenokkerzeel, Humelgem, Kortenberg en Erps-Kwerps zou het grondlawaai en het lawaai van de opstijgingen 25L sterk worden waargenomen.

3.6 Welk opstijgscenario?

We zouden logischerwijs het volgende scenario kunnen hebben:

- parallelle landingen op baan 25 rechts en baan 25 links (wordt reeds gedaan);
- parallelle opstijgingen vanuit baan 25 rechts en baan 25 links (nieuw);
- bocht naar rechts vanuit baan 25R op 700 voet **en** bocht naar links vanuit baan 25L op 700 voet.



4. HET PROJECT VOORGESTELD IN 2017 DOOR DE VERGUNNINGHOUDER « BRUSSELS AIRPORT COMPANY »

Aangepaste baneninfrastructuur en uitgebreid terminalcomplex

Om onze reizigers en bedrijven meer connectiviteit te bieden met de rest van de wereld, zijn er op termijn aanpassingen aan onze Infrastructuur nodig. Onze baneninfrastructuur, gebouwen en de algemene toegankelijkheid zijn hierbij van belang en dus een deel van onze langetermijntwikkeling. We streven ernaar om de noodzakelijke Infrastructuur op het juiste moment ter beschikking te hebben voor onze klanten.

Start- en landingsbanen

Het gebruik van de bestaande start- en landingsbanen volstaat in de toekomst niet om aan de groeiende vraag tijdens piekuren op de luchthaven te voldoen. Vanaf 2020 zijn Infrastructuraanpassingen nodig om in 2025 aan de marktverwachting te kunnen voldoen.

Doelstelling

Brussels Airport wil deze capaciteitsuitbreiding realiseren met een evenwichtige aanpak waarbij rekening wordt gehouden met de noden van onze klanten en van de omgeving. Om dit te bereiken kiest de luchthaven voor een open, gestructureerde dialoog met alle betrokkenen.

Stap 1: Optimalisatie van de huidige baneninfrastructuur

We gaan in een eerste fase het huidige baangebruik optimaliseren door aanpassingen aan de vliegprocedures en aan de infrastructuur:

1. Procedures moderniseren om de afstand tussen twee aankomende vluchten te verminderen.
2. Nieuwe technologieën inzetten om vliegtuigen te begeleiden, zowel op hun route als bij het opstijgen en landen. Voorbeelden hiervan zijn precisienaderingen en CDO (Continuous Descent Operations – zie schema pagina 6).
3. Extra op- en afritten aanleggen op de start- en landingsbanen zodat vliegtuigen sneller de baan kunnen opgaan of verlaten.
4. Baan 01/19 gebruiken voor opstijgen in normale weersomstandigheden, tijdens vertrekplek.
5. De drie banen gemengd gebruiken voor landen bij minder gunstige weersomstandigheden.

Stap 2: Uitbreiding van de huidige baneninfrastructuur

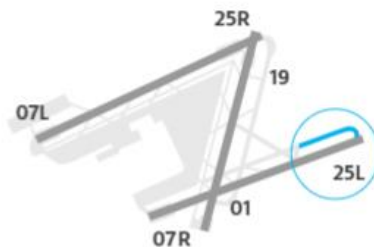
De capaciteit die we bereiken met deze optimalisatie zal in de toekomst echter niet volstaan. Hiervoor is een grondigere aanpassing van onze baneninfrastructuur nodig. Voor deze aanpassing hebben onze specialisten verschillende opties bestudeerd. Eén daarvan was de aanleg van een vierde baan. Deze werd bij de eerste analyse afgevoerd wegens een te grote ruimtelijke en sociale impact.

Daarom werkten onze specialisten twee opties uit voor aanpassingen aan baan 07R/25L. Beide scenario's komen tegemoet aan onze capaciteit en leveren volgende voordelen op:

1. Banen 07R/25L en 07L/25R hebben dezelfde capaciteit voor landen en opstijgen.
2. Vliegtuigen kunnen efficiënter aansluiten bij het opstijgen op baan 25L.
3. De baan komt sneller vrij bij het landen op 07R, wat de tijd en de afstand die vliegtuigen afleggen in het luchtruim rondom onze luchthaven reduceert.

Stap 2 - optie A:

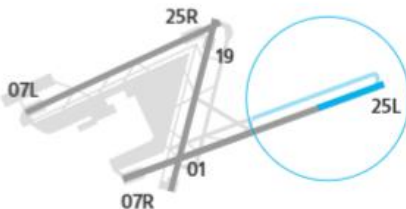
Verlengen van taxiweg naast baan 07R/25L



De taxiweg naast baan 07R/25L loopt niet tot aan het einde van de baan. Daardoor moet een vliegtuig over de start- en landingsbaan taxiën en 180° draaien, waardoor vliegtuigen langer moeten wachten om de baan op te kunnen en de capaciteit aanzienlijk daalt. Door het doortrekken van de taxiweg kunnen vliegtuigen efficiënter opgeleid worden voor vertrek op baan 25L. Het punt waarop de vliegtuigen landen en opstijgen blijft ongewijzigd ten opzichte van vandaag.

Stap 2 - optie B:

Verlengen van baan 07R/25L en taxiweg



Baan 07R/25L verlengen naar het oosten met ongeveer 900 meter. Uiteraard wordt ook de taxiweg tot de volledige lengte van de baan doorgetrokken. Het punt waarop vliegtuigen landen blijft hetzelfde als vandaag, maar het punt waarop vliegtuigen opstijgen schuift met 900 meter op naar het oosten waardoor ze al hoger zijn boven bewoonde gebieden.



© Arcadis 2016

Uitgangspunten

- Het gaat om een strategische visie en geen uitvoeringsplan
- 2 opties voor aanpassingen baaninfrastructuur
- Optie A: aanleg van een taxiweg ten noorden van de baan 25L
 - 3 varianten:
 - Variant 1: zonder geluidswerende buffer
 - Variant 2: met open geluidswerende buffer
 - Variant 3: met gesloten geluidswerende buffer
- Optie B: verlenging van baan 25L en aanleg van een taxiweg
 - 2 varianten:
 - variant 1 zonder geluidswerende buffer
 - variant 2: met geluidswerende buffer

Deze studie houdt enkel rekening met de luchtvaartdienstbaarheden die bij Brussels Airport Company gekend zijn. Deze studie maakt abstractie van eventuele noodzakelijkheden die nog door Belgocontrol kunnen gekend worden

© Arcadis 2016



Optie A – variant 1: aanleg taxiweg zonder geluidswerende buffer



Optie A – variant 2: aanleg taxiweg met open geluidswerende buffer

Het zeer omstreden voorstel om baan 25 links van Brussel-Nationaal te verlengen: een vals goed idee? – Ref: 7254-P



Optie A – variant 3: aanleg taxiweg met gesloten geluidswerende buffer



Optie B – variant 1: verlenging baan 25L zonder geluidswerende buffer

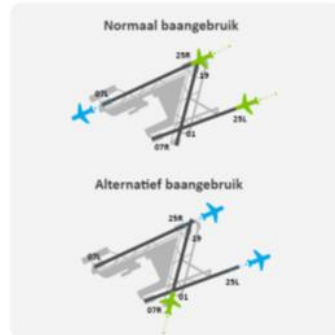


Optie B – variant 2: verlenging baan 25L met geluidswerende buffer





HUIDIGE SITUATIE



- Capaciteit van 74 bewegingen/uur in normale weersomstandigheden, met een onevenwicht tussen landingen en vertrekken :
 - 2 banen voor landingen (25L en 25R)
 - 1 baan voor vertrekken (25R)
- Capaciteitsreductie van 30% (50 bewegingen/uur) in ongunstige weersomstandigheden door het gebruik van gekruiste banen :
 - 01 voor landingen
 - 07R (en occasioneel 07L) voor vertrekken

← Opstijgende vliegtuigen → Landende vliegtuigen



31



NOOD OM CAPACITEIT TE VERHOGEN



Piekcaciteit
verhogen



Gelijke capaciteit
in alle weersomstandigheden



32



HOE DIT BEREIKEN?

Stap 1
Optimalisatie van het huidig baangebruik



33



STAP 1: OPTIMALISATIE VAN HET HUIDIG BAANGEBRUIK

- Maatregelen**
 - Gebruik van twee banen voor landingen en vertrekken in alle weersomstandigheden
 - Verbeterde procedures
 - Gebruik nieuwe technologie
 - Minimale aanpassingen aan de infrastructuur
- Veranderingen tov de huidige situatie**
 - Normale weersomstandigheden : gebruik van banen 25R en 19 voor vertrekken
 - Ongunstige weersomstandigheden : mogelijkheid tot het gebruiken van banen 07L en 07R voor landingen
- Verhoging van de piekcapaciteit in alle weersomstandigheden**
 - Normale weersomstandigheden: 74 → 84 bewegingen/uur
 - Ongunstige weersomstandigheden: 50 → 84 bewegingen/uur



34



HOE DIT BEREIKEN?

Stap 1
Optimalisatie van het huidig baangebruik

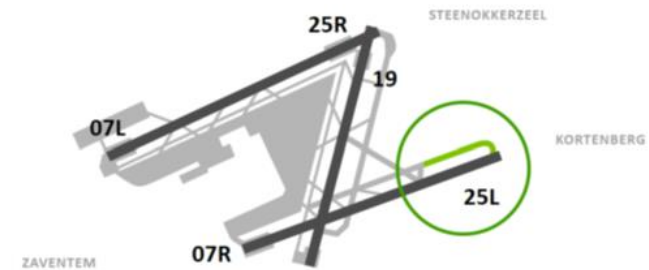
Stap 2
Infrastructuuraanpassingen

Optie A
Taxiweg

35



OPTIE A | TAXIWEG VOOR VOLLEDIGE BAAN 25L/07R



OPTIE A | TAXIWEG VOOR VOLLEDIGE BAAN 25L/07R

- Maatregel**
 - Verlenging taxiweg over de hele lengte van baan 25L
- Veranderingen**
 - Efficiëntere oplijning van vliegtuigen bij opstijgen op 25L
 - Gelijkijdig gebruik van 25L en 25R in normale weersomstandigheden
 - Baan sneller vrij bij landen op 07R
- Verhoging van de piekcapaciteit**
 - Normale weersomstandigheden: 84 → 93 bewegingen/uur
 - Ongunstige weersomstandigheden: 84 → 84 bewegingen/uur

Het capaciteitsverschil tussen normaal en alternatief baangebruik zal nog worden vermindert door de toekomstige technologische evolutie.

37



HOE DIT BEREIKEN?

Stap 1
Optimalisatie van het huidig baangebruik

Stap 2
Infrastructuuraanpassingen

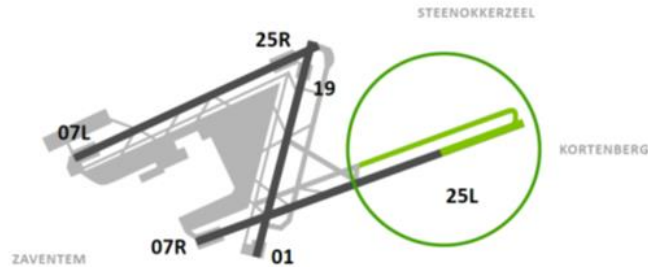
Optie A
Taxiweg

Optie B
Baan





OPTIE B | VERLENGING BAAN 25L/07R EN TAXIWEG



39



40



OPTIE B | VERLENGING BAAN 25L/07R EN TAXIWEG

- + Maatregel**
 - Verlenging van de baan met +/- 900 meter en bijhorende taxiweg
- + Veranderingen**
 - Efficiëntere oplijning van vliegtuigen bij opstijgen op 25L
 - Gelijkijdig gebruik van 25L en 25R in normale weersomstandigheden
 - Baan sneller vrij bij landen op 07R
 - Meer mogelijkheden voor beheer luchtverkeer
- + Verhoging van de piekcapaciteit**
 - Normale weersomstandigheden: 84 → 93 bewegingen/uur
 - Ongunstige weersomstandigheden: 84 → 84 bewegingen/uur

Het capaciteitsverschil tussen normaal en alternatief baangebruik zal nog worden vermindert door de toekomstige technologische evolutie.



BEIDE OPTIES LEIDEN TOT MINDER GELUIDSIMPACT IN 2040

Optie A

Aantal potentieel ernstig gehinderden

2000
33 890



Optie B

Aantal potentieel ernstig gehinderden

2000
33 890



42



BEIDE OPTIES LEIDEN TOT MINDER GELUIDSIMPACT IN 2040

Optie A

Aantal potentieel ernstig gehinderden

2000
33 890

↓
2015
15 060



Optie B

Aantal potentieel ernstig gehinderden

2000
33 890

↓
2015
15 060



41

Bron: UGent, KULeuven, internationale experts

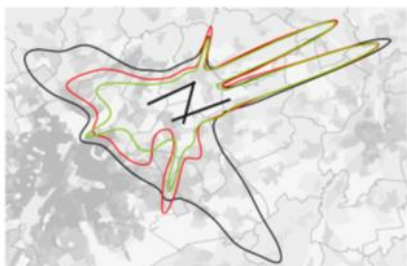
Bron: UGent, KULeuven, internationale experts



BEIDE OPTIES LEIDEN TOT MINDER GELUIDSIMPACT IN 2040

Optie A

Aantal potentieel ernstig gehinderden



Optie B

Aantal potentieel ernstig gehinderden



43

Nota: rekening houdend met de verhoging van het aantal vluchten en het inzetten van nieuwe vliegtuigen
Bron: UGent, KULeuven, Internationale experts



BEIDE OPTIES LEIDEN TOT MINDER GELUIDSIMPACT IN 2040

Optie A

Aantal potentieel ernstig gehinderden



Optie B

Aantal potentieel ernstig gehinderden



44

Nota: rekening houdend met de verhoging van het aantal vluchten en het inzetten van nieuwe vliegtuigen
Bron: UGent, KULeuven, Internationale experts



IMPACT OP GRONDGELUID OPTIE A: TAXIWEG VOOR VOLLEDIGE BAAN 25L/07R



IMPACT OP GRONDGELUID OPTIE B: VERLENGING BAAN 25L/07R EN TAXIWEG



Het zeer omstreden voorstel om baan 25 links van Brussel-Nationaal te verlengen: een vals goed idee? – Ref: 7254-P

5. ONAFHANKELIJKE EN NEUTRALE ANALYSE DOOR DE OMBUDSMAN

5.1 Wat zijn de nadelen van een dergelijk scenario?

De twee banen zijn niet perfect parallel, ze convergeren in de richting west naar oost (d.w.z. in 07) en divergeren in de andere richting (d.w.z. in 25 configuratie).

Dit betekent dat parallelle landingen 07 momenteel niet haalbaar zijn, aangezien de naderingsclusters van vliegtuigen op baan 07 elkaar zouden overlappen.

De verbetering of verlenging van baan 25 links zou de gelegenheid kunnen bieden om deze baan of deze banen beter uit te rusten, hetzij om een elektronisch uitrustingssysteem voor instrumentlandingen te installeren, wat bekend staat als ILS (Instrument Landing System), of satellietgeleiding (RNP), wat het mogelijk zou bieden om in alle zichtomstandigheden te landen op de ba(a)n(en) 07.

Het operationeel maken van baan 25 links voor het opstijgen zou ook kunnen worden geïnterpreteerd als een open deur voor de ontwikkeling van het verkeer, dat momenteel "fysiek" wordt belemmerd door het feit dat het niet mogelijk is op piekuren op te stijgen op parallelle banen.

Landen op baan 07 zou alleen mogelijk zijn met een oostelijke of noordoostelijke wind (momenteel wordt baan 01 gebruikt om te landen in deze windconfiguratie ondanks dat een 01/07 schema gekruiste banen op de grond oplegt). Als men ervoor kiest de banen uit te rusten om te landen, kiest men er dus impliciet voor de capaciteit van de luchthaven te vergroten.

In feite werken we, zoals op de meeste Europese luchthavens, met parallelle banen, en draaien we gewoon de richting om als de wind verandert:

- Als de wind uit het westen komt (in de meeste gevallen, 85% van het jaar, landen we op de banen 25 en stijgen we op van baan 25).
- Als de wind uit het noorden, noordoosten of oosten komt (12% van het jaar), zouden we overschakelen op de nieuwe configuratie van parallelle landingen 07 en parallelle opstijgingen 07, door om voor de hand liggende capaciteitsredenen af te zien van de enkele corridor van de korte baan 01 (BAC betreft vaak de belangrijke vertraging van bewegingen wanneer baan 01 wordt gebruikt om te landen, omdat de landingen op één enkele baan worden uitgevoerd, dewelke de opstijgingen op de grond kruist, zodat alle landingen altijd exclusieve voorrang hebben op de opstijgingen, vandaar de zeer BELANGRIJKE vertragingen).

Baan 01/19 zou alleen worden gebruikt als noodbaan, reserve tijdens werkzaamheden, aangezien de activiteiten worden geconcentreerd op één enkele, niet ontdubbelde corridor.

De installatie van een landingsysteem met een betere configuratie op de banen 07 links en/of 07 rechts is een van de doelstellingen van het plan voor een billijke verdeling van de vliegtuigtrajecten op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Op sommige grote luchthavens zoals Londen of Parijs wordt bij tegenwind de vliegrichting gewoon omgedraaid waarbij men op dezelfde baan blijft. Bij oostenwind kan men bijvoorbeeld naar baan 07 overschakelen in plaats van te opereren vanaf baan 01, die naar het noorden is gericht.

De banen 07 zijn naar het oosten gericht, maar divergeren naar het oosten, terwijl ze naar het westen convergeren. Dit betekent dat er geen parallelle landingen kunnen worden uitgevoerd zonder de banen opnieuw uit te lijnen, aangezien twee vliegtuigen (één richting baan 07 links en één richting baan 07 rechts) elkaar zouden kunnen kruisen bij de landing op de grenzen van Anderlecht en Dilbeek.

5.2 Wat is de financiële raming voor een verlenging van baan 25 links?

De kosten van een dergelijke installatie kunnen, **dit louter ter indicatie en onder alle voorbehoud**, worden geraamd op 5 miljoen euro voor baan 07 links en tussen 50 miljoen en 100 miljoen euro voor baan 07 rechts (inclusief ILS, onteigeningen, brug-tunnel over een weg, egaliseren van de grond, verlichtingsapparatuur, verlenging van de baan naar het oosten, aanleg van een taxibaan, herstel van het baanoppervlak, aanleg van snelle uitgangen).

De elektronische ILS-installatie van skeyes voor elke baan bedraagt 3 miljoen euro inbegrepen in de geraamde bedragen, maar deze installatie moet worden aangevuld met bijkomende werkzaamheden die door BAC moeten worden uitgevoerd (grond zonder reflectie, baancontouren, enz...), wat de bovengenoemde bedragen verklaart.

6. OPERATIONEEL UURCAPACITEIT

Op Brussel-Nationaal worden momenteel 74 gecoördineerde bewegingen per uur gegarandeerd:

- **Artikel 24** van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de Luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C.: *« de titularis van de licentie garandeert de verklaarde capaciteit van de banen tot vierenzeventig gecoördineerde bewegingen per uur en kan tot vierentachtig bewegingen per uur worden verhoogd ».*
- **Artikel 24 § 1^{er}** van het koninklijk besluit van 25 april 2014 houdende goedkeuring van het derde geconcludeerd beheerscontract tussen de Belgische Staat en BELGOCONTROL: *« BELGOCONTROL garandeert de verklaarde capaciteit van de banen op de Luchthaven Brussel-Nationaal, als volledig gecoördineerde luchthaven, tot 74 bewegingen per uur ».*

Configuratie van de banen EBBR	Maximaal aangegeven 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

Bron: SKEYES, rapport operationele capaciteit 2014

Het voorstel om baan 25 links te verlengen, zoals voorgesteld door BAC, heeft absoluut GEEN milieu- of ecologische motieven, maar is uitsluitend bedoeld om de operationele capaciteit van de Luchthaven Brussel-Nationaal te vergroten en een jaarlijks verkeersvolume boven het huidige niveau van 250.000 bewegingen per jaar mogelijk te maken, met het oog op een toename van het aantal vluchten tot 350.000 à 450.000 per jaar.

In de strategische visie voor 2040 is deze doelstelling duidelijk uitgewerkt: van 74 bewegingen per uur naar 84 (indien taxibaan op baan 25 links) en 93 bewegingen per uur (indien baan verlengd).



Het zeer omstreden voorstel om baan 25 links van Brussel-Nationaal te verlengen: een vals goed idee? – Ref: 7254-P

7. HET STANDPUNT VAN DE AUTORITEITEN VAN HET VLAAMS GEWEST, DE PROVINCIE VLAAMS-BRABANT EN DE AANGRENZENDE GEMEENTEN VAN VLAAMS-BRABANT

Alle bestuurlijke, politieke en verenigingsactoren in Vlaanderen zijn fel gekant tegen elke verlenging van baan 25 links naar het oosten:

- Humelgem en Steenokkerzeel zouden een tweede Doel worden;
- Een groot aantal dorpen zou moeten worden onteigend en vernietigd;
- Deze uitbreiding lost geen milieuproblemen op;
- De overlast zou worden verplaatst naar Steenokkerzeel, Humelgem, Kortenberg en Erps-Kwerps;
- De overvluchten boven Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Tervuren zouden lager en luidruchtiger zijn;
- De taxitijd van de vliegtuigen aan de grond zou aanzienlijk toenemen;
- De concentratie van de overvluchten zou uitsluitend betrekking hebben op dezelfde zones.

8. CONCLUSIES

De analyse van de Ombudsman in document 7203-P van 15 maart 2022: "**Concrete oplossingen om de overlast van de overvluchten rond de Luchthaven van Brussel-Nationaal te verminderen**" is duidelijk: **GEEN VOORSTEL**.

3-f: Omschrijving van het probleem: Verlenging van baan 25 Left, op zeer lange termijn

Beschrijving van de situatie: Om te vermijden dat men over het gebied van Brussel-Hoofdstad zou vliegen, hebben sommige Brusselaars voorgesteld om het begin van baan 25 Left terug te schuiven naar het oosten van het vliegveld, d.w.z. naar de kant van het eindbaken BUB, om zowel landingen als opstijgingen in een parallelle en onafhankelijke configuratie mogelijk te maken. Het verschuiven van de drempel van baan 25 Left heeft als doel het opstijgen ervan mogelijk te maken, hetgeen momenteel niet het geval is.

Immers, wegens het ontbreken van de adequate structurele uitrustingen wordt baan 25 Left momenteel alleen gebruikt voor landingen: er ontbreekt een taxibaan die aan de oostzijde naar het begin van de baan leidt, een lateraal holdingplatform en een verbrede drempel aan het begin van de baan aan de oostzijde, om opstijgingen in configuratie 25 Left mogelijk te maken.

In geval van intensief baangebruik van baan 25 Left zouden de huidige van baan 25 Right opstijgende vliegtuigen die over het oosten van Brussel en de rand vliegen met een bocht naar links vanaf 1.700 voet (Haren, Evere, Schaarbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe, Kraainem en Wezembeek-Oppem) volledig worden overgenomen door een bocht naar links vanuit baan 25 Left, maar dan op 700 voet en op lagere hoogte over de gemeenten Sterrebeek, Wezembeek-Oppem en Tervuren.

Opllossingsmogelijkheden: Het verleggen van de drempel van baan 25 Left naar het oosten van het luchthaventerrein zou alleen doeltreffend zijn op voorwaarde dat de uitbreiding van deze baan met ten minste 1.800 meter wordt verlengd, zo niet met 2.500 meter, om te voorkomen dat over verstedelijkte gebieden wordt gevlogen. **Dit project is inmiddels reeds afgewezen door het Vlaamse Gewest, de provincie Vlaams-Brabant en heel wat betrokken gemeentebesturen.**

8.1 Zeer belangrijke clausules van het duidelijke voorbehoud van de Ombudsman

Het feit dat wij dit probleem vermelden en deze zaak presenteren zoals geanalyseerd, betekent geenszins een standpunt van de Ombudsman.

Onze taak bestaat erin de ontvangen klachten te analyseren om de oorzaken van de klachten van de omwonenden van de Luchthaven van Brussel-Nationaal vast te stellen.

Het document "**Concrete oplossingen om de overlast van de overvluchten rond de Luchthaven van Brussel-Nationaal te verminderen**", waarbij het doel van deze verzameling van voorstellen en suggesties is **EVENWICHT EN RESPECT TE BEREIKEN** door middel van duurzame, billijke en respectabele oplossingen op zeer korte, middellange en lange termijn, noemt wel de hypothese van de verlenging van baan 25 links naar het oosten, maar presenteert geen oplossing:

Punt 3.6 (Verlenging van baan 25 links, op zeer lange termijn) wordt gewoon vermeld, met een punt "A Beschrijving van de situatie" en een punt "B Opllossingsmogelijkheden", maar is het enige voorstel in het hele document waarvoor geen oplossing wordt voorgesteld; er is dus geen punt "C Voorstel" over dit punt, gezien het totale verzet van de betrokken gemeentelijke, provinciale en regionale autoriteiten; het is dus niet juist te beweren dat er een standpunt van onze kant over dit specifieke punt is.

9. LEGALE BASIS

Deze samenvatting is in overeenstemming met het Koninklijk Besluit van 15 maart 2002 en de wet van 28 april 2010; en is juridisch opgesteld door de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven van Brussel-Nationaal, op een transparante, autonome, onafhankelijke, neutrale, onpartijdige en objectieve manier en zonder belangenconflict.

Deze analyse van de inhoud van de klachten en de voorstellen die ons werden voorgelegd via de 14.500.000 klachten die in 20 jaar werden ontvangen, is gebaseerd op het Koninklijk Besluit van 15 maart 2002 tot oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven van 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 zijn 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.

De wet van 28 april 2010 vervolledigt onze bevoegdheden en missies, door haar artikel 3, § 2:

- 5° het inzamelen, analyseren, registreren en verspreiden, voor de omwonenden van de Luchthaven Brussel-Nationaal, van alle pertinente informatie over de gevolgde vliegroutes die gevolgd worden en de hinder die wordt veroorzaakt door de vliegtuigen die opstijgen van en landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal;
- 6° het uitbrengen van adviezen in het raam van zijn opdrachten, op verzoek van de minister bevoegd voor vervoer, of op eigen initiatief;
- 7° het bijhouden van documentatie met betrekking tot geluidsoverlast en met betrekking tot de vliegroutes van vliegtuigen die opstijgen van en landen op de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Aangezien de Federale Ombudsdienst voor de Luchthaven van Brussel-Nationaal bestaat uit mensen met een zeer hoog niveau van juridische, politieke, luchtvaartkundige en technische kennis van het dossier, hebben al onze studies en analyses geen ander doel dan het informeren en doorgeven van de gedane voorstellen.



2002-2022

 **airportmediation**

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