

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 589
van **WILLY SEGERS**
datum: 6 juli 2018

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**
VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Luchthaven Zaventem - Geluidshinder Pajottenland - Gebrek aan meetpunten

De geluidsoverlast ten gevolge van opstijgende en landende vliegtuigen die de luchthaven van Zaventem aandoen, is al decennia een structureel probleem. In de media lezen we daarover vaak klachten vanwege inwoners van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en inwoners van Vlaamse gemeenten uit de noordelijke en oostelijke Vlaamse Rand.

Een groep die minder in de media aan bod komt, zijn inwoners uit het Pajottenland. Gedurende bepaalde periodes merken zij nochtans een gevoelige stijging van het aantal vliegtuigen dat hun gemeente overvliegt.

In het Pajottenland staan er geen meetpunten, mobiel noch vast, die de geluidsoverlast in kaart brengen. Op vorige parlementaire vragen antwoordde de minister dat de inzet van mobiele meetpunten in overweging kan worden genomen indien blijkt dat het patroon van incidentele landingen op baan 07L alsmaar frequenter wordt.

1. Welke omstandigheden leiden tot (een stijging van het aantal) landingen op baan 07L?
2. Kan de minister een maandelijks overzicht geven van de landende vliegtuigen die de afgelopen 10 jaar gebruikmaakten van baan 07L? Gelieve ook telkens de reden te geven waarom er sprake was van een stijging van het aantal landende vliegtuigen.
3. Kunnen bepaalde piekperiodes de inzet van mobiele meetpunten rechtvaardigen?
4. Wanneer is er volgens de minister sprake van structureel gebruik van landingsbaan 07L i.p.v. incidenteel gebruik, zoals de minister het gebruik van die baan tot op heden definieert?

ANTWOORD

op vraag nr. 589 van 6 juli 2018

van **WILLY SEGERS**

- 1 Het gebruik van baan 07L voor landingen is niet opgenomen in het preferentieel baangebruiksschema (PRS) van de luchthaven. Operationeel heeft de baan 07L net als de parallelle baan 07R een aantal beperkingen, waaronder de afwezigheid van een 'Instrument Landing System' (ILS) en snelle taxi-uitritten.

Er zijn echter omstandigheden waarbij de verkeersleiding het vliegverkeer toch moet toewijzen aan banen die niet opgenomen zijn in het PRS, ook al zijn deze vanuit operationeel oogpunt niet altijd gunstig.

De omstandigheden voor afwijking van het PRS waarbij baan 07L voor landingen wordt toegewezen kunnen van diverse aard zijn. Het meest voorkomend is de afwijking omwille van meteo-omstandigheden rekening houdend met de toepasselijke windnormen. Baan 07L wordt voor de landingen toegewezen wanneer de toegestane limieten voor de windcomponenten voor rugwind op de parallelle banen 25L en 25R en dwarswind op de baan 01/19 overschreden (gaan) worden. Deze situatie doet zich voor bij zeer sterke oostenwind.

Andere mogelijke redenen voor afwijking van het PRS zijn de onbeschikbaarheid van de andere banen door omstandigheden die al of niet voorzien konden worden (vb. geplande werken aan de banen, onderhoud van de uitrusting van de banen, calamiteiten, tijdelijke aanwezigheid van obstakels, speciale evenementen, etc....).

De luchtverkeersleiding moet ruim op voorhand (minstens 2-3 u) op een eventuele baanwisseling kunnen anticiperen en kan hierbij steunen op verschillende informatiebronnen over de actuele en voorziene meteo-omstandigheden, alsook andere operationele randvoorwaarden. De evaluatie gebeurt met ondersteunende informaticatoepassingen ter motivering van een beslissing om een andere baan toe te wijzen dan voorzien in het PRS. Voor meer info kan verwezen worden naar de precieze informatie verstrekt door Belgocontrol op de BATC-website: <http://batc.be/en/runway-info>.

- 2 Bijgevoegde tabel geeft een overzicht van het maandelijks aantal landingen op baan 07L sinds 2005. De basis voor deze analyse, uitgevoerd door het departement Omgeving, zijn de beschikbare vluchtgegevens verstrekt door Brussels Airport Company.

Het jaar 2008 was een uitzonderlijk jaar met meer dan 3.500 landingen (of ca. 2,7 % van het totale landende verkeer). Een nieuwe piek van het gebruik van baan 07L werd bereikt in 2016, voor een deel te verklaren door de werken aan de dwarsbaan 01/19. Vanaf 2012 kan in elk geval een stelselmatige toename vastgesteld worden, een trend die zich op basis van de gegevens van het eerste halfjaar 2018 verder lijkt te bevestigen.

De precieze reden van deze toename kan moeilijk achterhaald worden. De organisatie van het luchtverkeer op de luchthaven Brussel-Nationaal is een federale bevoegdheid. De toewijzing van de banen op de luchthaven gebeurt door Belgocontrol rekening houdend met de toepassing van meerdere criteria, waaronder zowel de meteovoorwaarden als andere operationele criteria binnen de veiligheids- en capaciteitsvereisten. Op de website www.batc.be, beheerd door BAC en Belgocontrol, wordt op een transparante wijze wekelijks een PRS-rapport gepubliceerd dat de precieze omstandigheden en motieven voor afwijking van het preferentieel baangebruik in detail beschrijft. Voor het gebruik van baan 07L zijn dit doorgaans de

overschrijding van de toegestane windnormen voor rug- en/of dwarswind op de andere banen.

- 3 Het meetnet dat door het departement Omgeving beheerd wordt in functie van de geluidmonitoring van de luchthaven, bestaat momenteel uit 9 vaste meetstations voor permanente monitoring en één mobiel meetstation voor tijdelijke meetopstellingen. De inzet van het mobiele meetstation kan enkel gerechtvaardigd worden voor metingen over een relatief lange periode, omwille van de vereiste voorafgaande configuratie binnen het systeem van vluchtcorrelatie en de inrichting van de meetinfrastructuur ter plaatse. De meetsystemen zijn niet bijzonder geschikt voor inzet op ad-hoc basis wanneer baan 07L effectief in gebruik is.
De resultaten van de hoger onder 2. vermelde analyse tonen aan dat de voorbije jaren baan 07L frequenter gebruikt wordt als alternatieve baan. Het kan bijgevolg wel overwogen worden om gedurende een periode van enkele maanden een mobiel meetpunt in te richten op een geschikte locatie, bij voorkeur op het snijpunt van de landingsroute met de vertrekroute naar het baken van Chièvres (ringroute). Het mobiele meetstation is momenteel actief op een meetlocatie in Rotselaar en is pas beschikbaar in het voorjaar 2019. Ik zal mijn administratie de opdracht geven om te onderzoeken of dit meetstation ingezet kan worden in de loop van 2019.
- 4 Een precieze definitie van structureel of incidenteel gebruik van baan 07L voor landing kan moeilijk gegeven worden. Zolang het gebruik van baan 07L voor landing niet formeel opgenomen is in het preferentieel baangebruiksschema en ook niet systematisch als 1^e alternatief bij afwijking van dit schema wordt toegewezen, kan er moeilijk sprake zijn van een structureel gebruik van de baan 07L voor landing, maar eerder van een incidenteel gebruik.

Bijlage bij deelvraag 2:

Frequentie gegevens per jaar/ maand van landingen op baan 07L										analyse van CDB-vluchtgegevens			
Jaar	jan	feb	maa	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Jaartotaal
2005	1	3	2	2	4	6	8	140	0	1		2	169
2006	5	5	15	4	2	9	6	73	2	1			122
2007	3		10	18	15	4	94	63	6	37	4	56	310
2008	10	51	3	96	1366	206	468	5	1303	1		1	3510
2009			8	259	453	119	1	253	16	95		4	1208
2010	90	4	16	64	9	14			235	6	244	1	683
2011	1	2	4	75	61	92	2	2		165			404
2012	2	7	1		188	3		145	7	3		97	453
2013	4	136	434	7	38	9	21	12	6	337	2	1	1007
2014	126	51	128	249	222	286	14	81	118		104		1379
2015	112	25	199	113	120	401	597	1001	144	106			2818
2016	88	118	18	241	1593	78	26	1521	242	253	121	82	4381
2017	80	278	144	205	393	571	288	327	175				2461
2018 (1e halfjaar)	27	415	868	407	1121	33							2871

brongegevens: CDB (Central Database) - Brussels Airport Company (BAC)

Departement Omgeving, 16.07.2018