



WAALS MANNA VOOR BERNIE  
Overheidsgeld Waals Gewest  
gaat naar Formule 1-paus (11)

PILOTEN SUGGEREREN ALTERNATIEF: LANDEN OVER BRUSSEL

# „Spreidingsplan is onveilig”



De pilotenvereniging vindt dat de operaties op een luchthaven, en dus ook in Zaventem, beter bepaald worden door internationale regels dan door politieke grillen.” © Herman Ricour

BRUSSEL — De Belgische pilotenvereniging BeCA noemt het spreidingsplan voor de vluchten vanop Zaventem onveilig. Ze hekelt vooral het gesol met de windnormen en het gebruik van baan 02/20. De piloten suggereren alternatieven, zoals een van de banen uitrusten met een bijkomend landingssysteem.

Van onze redacteur  
Tom Ysebaert

TOT dusver luidde het standpunt van de piloten dat het startbaangebruik uit het spreidingsplan niet ideaal was. In een artikel in de *Safety Bulletin* van de internationale pilotenvereniging, Ifalpa, neemt de Belgian Cockpit Association (BeCA) onomwonden het woord „onveilig” (*unsafe*) in de mond. Het artikel staat in de editie van juli, maar raakte pas gisteren bekend.

De piloten betreuren dat het spreidingsplan start- en landingsbanen oplegt naargelang het uur en de dag van de week, in plaats van volgens de weersomstandigheden.

Volgens de BeCA wijkt dit vaste startbaangebruik („preferential runway system”) op Zaventem af van wat de internationale luchtvaartorganisatie Icao daarvoor verstaat. De keuze van een startbaan moet altijd primair vanuit veiligheidsoverwegingen gebeuren en niet om geluidsredenen. Concreet vinden de piloten dat start- en landingsbaan 02/20 geen voorkeursbaan mag zijn en alleen gebruikt mag worden bij sterke noorden- of zuidenwind. Deze

De beroepsvereniging doet tegenvoorstellen om de hinder te verdelen. Zij suggereert een landingssysteem te installeren op baan 07L, dat is de hoofdstartbaan 25R maar dan in de omgekeerde richting. Dat zou het aantal bewegingen met rugwind beperken en ook het aantal kruisende vliegbewegingen op de grond. Het zou wel betekenen dat de vliegtuigen over Brussel zouden moeten landen.

Ook de windnormen zouden verlaagd moeten worden naar het niveau van de Icao. Dat zou vanzelf neerkomen op een betere spreiding van het geluid, vindt de BeCA. Dit standpunt van de BeCA is gelijklopend met de conclusies van het Nederlandse studiebureau AAC die precies een jaar geleden bekend raakten. Het biedt opnieuw stof voor de politieke onderhandelingen over de luchthaven die eerst-daags aanvangen.

baan kruist de twee andere banen (25R en L), wat het risico op incidenten verhoogt. De 02/20 gebruiken om de geluidshinder te spreiden is onaanvaardbaar, besluit de BeCA.

Deze baan is al de inzet geweest van verschillende rechtszaken door bewoners uit de Oostrand, die onder de routes naar de 02/20 wonen.

Ook het geleur met de windnormen zit de piloten hoog. Die normen bepalen met hoeveel zij- of rugwind een toestel een bepaalde baan mag gebruiken. Tussen juni 2003 en maart 2005 zijn die normen volgens de BeCA liefst zeven keer veranderd.

De veelvuldige wijzigingen door politieke druk en rechterlijke uitspraken hebben een onstabiele en minder veilige toestand gecreëerd. De pilotenvereniging merkt op dat de operaties op een luchthaven „beter bepaald worden door internationale regels dan door politieke grillen”. De BeCA waarschuwt buitenlandse piloten voor Zaventem.

„KEUZE STARTBAAN MOET OM VEILIGHEIDSRLEDENEN EN NIET OM GELUIDSRLEDENEN GEBEUREN”

De BeCA waarschuwt buitenlandse piloten voor Zaventem.

Ook de windnormen zouden verlaagd moeten worden naar het niveau van de Icao. Dat zou vanzelf neerkomen op een betere spreiding van het geluid, vindt de BeCA.

Dit standpunt van de BeCA is gelijklopend met de conclusies van het Nederlandse studiebureau AAC die precies een jaar geleden bekend raakten. Het biedt opnieuw stof voor de politieke onderhandelingen over de luchthaven die eerst-daags aanvangen.

■ [www.ifalpa.org/sab/06SAB002.pdf](http://www.ifalpa.org/sab/06SAB002.pdf)

## [ INTERVIEW ]

Pierre Ghyoot, secretaris-generaal van de pilotenvereniging BeCA

### „Wij moeten dit zeggen”

BRUSSEL — De piloten kraken het spreidingsplan op Zaventem omdat het niet veilig genoeg is. Hun standpunt kan als munitie dienen in de politieke onderhandelingen over de toekomst van de luchthaven. „Wij doen onze democratische plicht”, zegt Pierre Ghyoot van de Belgian Cockpit Association (BeCA).

– Het spreidingsplan is anderhalf jaar van kracht. Waarom nu pas deze scherpe kritiek?

Echt nieuw is ons standpunt niet. We hebben de kritiek al gegeven naar aanleiding van de veelbesproken AAC-studie die tot dezelfde conclusie kwam. Maar

het is de eerste keer dat we het zo precies en zo expliciet formuleren, dat klopt. Voor een publicatie in de *Safety Bulletin* van Ifalpa moet een tekst goed doordacht zijn. Er hebben vier van onze mensen lang aan gewerkt.

Het artikel is overigens in de eerste plaats voor de buitenlandse piloten bedoeld. Wij willen hen waarschuwen voor de situatie op Zaventem, waar ze door de vele wijzigingen voor onaangename verrassingen komen te staan.

– Het artikel verscheen in juli

en raakt bekend nu er politieke onderhandelingen over de toekomst van Zaventem beginnen. Toeval?

Wij doen niet aan politiek. Wij zijn een beroepsvereniging en de bevolking verwacht van ons dat wij objectieve, technische argumenten aandragen die de vliegeveiligheid ten goede komen. Ook dat is democratie. De politici moeten beslissen. Maar ze moeten, voor ze de knoop doorhakken, best rekening houden met onze aanbevelingen. Wij zijn op dit moment niet betrokken bij de wer-

groepen die de beslissingen voorbereiden, maar we willen zeker gehoord worden in een later stadium.

– Als het spreidingsplan zo onveilig is, hoe komt het dan dat het aantal vliegincidenten zo laag ligt?

Dat is statistiek. We moeten toch niet wachten tot er een ongeval gebeurt voor we zeggen dat de veiligheid niet deugt?

– Uw stellingname zal ongetwijfeld toegejuicht worden

door de tegenstanders van de spreiding.

Wij zijn niet tegen spreiding. Alleen zou die anders moeten gebeuren. De kortere dwarsbaan 20/02 intensief gebruiken kan niet. Dat doet Heathrow, dat dezelfde baanconfiguratie heeft, ook niet. In het artikel suggereren we om baan 07L uit te rusten met een ILS, een systeem voor instrument-gestuurd landen. Maar men zou nog verder moeten gaan. Baan 25L/07R kan verlengd worden en voorzien van meer taxiwegen. Maar dan moet men kunnen aanvaarden dat er boven Zaventem-Dorp gevlogen wordt. Alleen met die ingrepen kan er echt gespreid, in vier richtingen gevlogen worden. (ty)