



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer
Luchtvaart

Directoraat-generaal Luchtvaart
Directie Luchtruim en Luchthavens
Luchthavens
CCN - 2e verdieping
Vooruitgangstraat 80, Bus 5
1030 Brussel
Tel. 02 277 43 11 - Fax 02 277 42 61

The Brussels Airport Company
De heer Ruben Sicking
Accountable Manager a.i.
Brussels Airport
B - 1930 Zaventem

Uw contactpersoon
Jozef De Moor
Attaché
Tel. : 02 277 43 11 - Fax : 02 277 42 82
e-mail : jozef.demoor@mobiliteit.fgov.be

Ondernemingsnr. 0 308 357 852

metro : Rogier
trein : Noordstation
bus- en tramhalte : Rogier

Uw bericht van :
28 januari 2010

Uw kenmerk :
O/SAF/dge/dglv/resa/2010-01

Ons kenmerk :
LA/A-POR/JDM/2010-0508

Bijlage(n) : Brussel
1 26 april 2010

— **Betreft: RESA startbaan 20**

Geachte heer Sicking,

Naar aanleiding van het eindrapport over de Kalitta crash van de Cel Onderzoek Ongevallen en Incidenten, heeft het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV), samen met leden van de SMU van the Brussels Airport Company een verkennende risicoanalyse uitgevoerd over het gebied aan het einde van de startbaan 20 op uw luchthaven. Het bestaande risico werd als "tolerabel" geclassificeerd, wat wil zeggen dat dit risico aanvaard kan worden onder de voorwaarde dat alle redelijkerwijs haalbare maatregelen getroffen werden.

De Accountable Manager van de luchthaven moet in zulke situatie dus een management-beslissing nemen op basis van een studie. Het DGLV heeft uw studie met aandacht bestudeerd, en u kan de gedetailleerde analyse ervan in het document in bijlage terugvinden.

De voorgelegde studie leidt tot het statistische gegeven dat er gemiddeld elke 438 jaar een overrun zou plaatsvinden op de luchthaven van Brussel, en dat er 75% kans is dat een vliegtuig dat een overrun maakt, gestopt wordt door de RESA zoals deze nu is voorzien.

De aannames en de berekeningswijze van het veiligheidsniveau van de huidige infrastructuur zijn echter niet correct. De berekende waarde van $1,14 \times 10^{-8}$ is dus niet juist, en dit niveau zou eigenlijk 5×10^{-8} moeten bedragen. Dit is een normale waarde voor een veiligheidsaspect dat voldoet aan de ICAO normen, maar niet aan de aanbevelingen.

Verder liet u drie mogelijkheden tot verlenging van de RESA van baan 20 onderzoeken:

1. Ik neem akte van de beslissing van The Brussels Airport Company dat een investering van 14 miljoen Euro niet opweegt tegen de winst aan veiligheid die men zou kunnen creëren door de RESA te verlengen tot de aanbevolen lengte van 240m door het (gedeeltelijk) overkoepelen van de spoorweg.

Onze kantoren zijn open van 9 tot 12 uur en van 14 tot 16 uur. Particulieren die zich tijdens deze openingsuren niet kunnen vrijmaken, kunnen een afspraak bekomen op dinsdag of vrijdag tot 20 uur.

2. Het installeren van een EMAS wordt door uw luchthaven ook als een dure oplossing gezien (geraamde kostprijs van 5 miljoen Euro). Ook de slechts beperkte informatie over het gedrag van het EMAS in verschillende situaties vormt een probleem. Ondanks het feit dat dit systeem reeds meer dan 20 jaar geleden werd ontwikkeld, blijkt bijkomend onderzoek nog steeds nodig.
3. In het onderdeel van uw studie over het verkorten van de baan 20, gaat u meteen uit van het gegeven dat het inkorten van de baan 20 met 82m geen goede oplossing is omdat de aanbevolen RESA-breedte van 150m op die manier niet over de gehele lengte beschikbaar is. Dit kan echter ter discussie gesteld worden, want ondanks het feit dat de aanbevolen breedte zo niet overal geïmplementeerd zou zijn, zou deze oplossing toch een aanzienlijke verbetering van de voorziene RESA met zich meebrengen. Precies door uit te gaan van deze veronderstelling, strandt deze derde mogelijkheid op een aantal praktische problemen waardoor deze optie niet realiseerbaar lijkt.

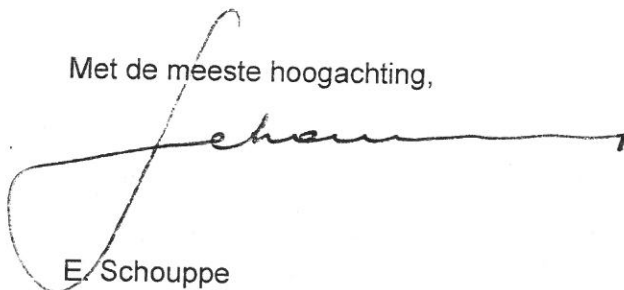
Verder wil ik ook wijzen op de mogelijkheid die Annex 14 voorziet om de declared distances te verminderen. Door enkel de declared distances voor de baan 20 terug te brengen, zal een gedeelte van de startbaan zoals deze nu is voorzien, meetellen als "reserve" in het geval van een (aborted) take off.

Om die reden wil ik u vragen om tegen eind juni 2010 de mogelijkheden van het verkorten van startbaan 20 en het verminderen van de declared distances grondig te onderzoeken, en ook voor deze oplossingen een raming van de kosten te maken.

Uw studie vermeldt de meest voorkomende oorzaken die leiden tot overruns, en geeft aan op welke manier de luchthaven procedures heeft voorzien om hieraan tegemoet te komen. Het is inderdaad een goede praktijk om bij wijze van preventie alle mogelijke maatregelen binnen uw mogelijkheden te nemen om de waarschijnlijkheid van een overrun te verlagen en het risico terug te brengen. Dit neemt echter niet weg dat bepaalde elementen niet geheel onder uw controle vallen, waardoor overruns nooit helemaal uit te sluiten vallen.

Tenslotte wil ik nog vermelden dat, hoewel het vanuit absoluut veiligheidsstandpunt misschien beter is een baan met een langere RESA te gebruiken, dit geen reden mag vormen om andere conforme banen zoals baan 20 niet of minder te gebruiken. Ondanks de kortere lengte van de baan 20 ten opzichte van andere banen, is deze in principe even veilig, op voorwaarde dat u deze correct in de AIP publiceert en deze in rekening genomen wordt door de piloot (wat in zijn procedures is vastgelegd). Een langere startbaan met hogere declared distances biedt de piloot de mogelijkheid om op te stijgen op een lager motorvermogen, en zal dus niet noodzakelijk leiden tot een extra veiligheidsbuffer.

Met de meeste hoogachting,



E. Schouppe
Staatssecretaris voor Mobiliteit

CEO – 10/062/AF/nt

STAATSGEN. SECRETARIS SCHOUPE	
2090129	
14 JULI 2010	
Behand.	GR
Uit:	

De heer Etienne Schoupe
Staatssecretaris voor Mobiliteit
Koningsstraat, 180
B-1000 BRUSSEL

Handwritten notes:
MD C
L KC

12 juli 2010

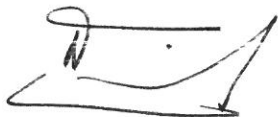
Mijnheer de Minister,

Wij hebben kennis genomen van uw brief van 26 april 2010 waarin u bevestigt dat startbaan 20 qua RESA voldoet aan de ICAO norm en waarin u ons verzoekt de mogelijkheden van het verkorten van startbaan 20 en het verminderen van de "declared distances" grondig te onderzoeken en een kosten raming voor deze verkorting/vermindering te maken.

Wij menen echter dat dit verzoek, met als achterliggend doel startbaan 20 te laten voldoen aan de ICAO aanbeveling, willekeurig lijkt. Wij mogen op dit vlak gelijkheid verwachten voor alle start- en landingsbanen in België en niet enkel voor startbaan 20 te EBBR.

Behalve dat wij van mening zijn dat reeds alle informatie is verstrekt in de brief van 28 januari 2010, achten wij de situatie van startbaan 20 als voldoende veilig, en als conform aan de ICAO norm. Wij zullen daarom op dit vlak niet verdere studies ondernemen.

Met de meeste hoogachting



Arnaud Feist
CEO en Accountable Manager
The Brussels Airport Company

The Brussels Airport Company n.v./s.a.

Exploitatietel
Luchthaven Brussel Nationaal
1930 Zaventem
Service d'exploitation
Aéroport Bruxelles National
BE-1930 Zaventem
Tel. +32 (0)2 753 42 00
Fax +32 (0)2 753 42 50

Maatschappelijke zetel
Diamant Building
A. Reyerslaan 80
BE-1030 Brussel
Siège social
Diamant Building
Boulevard A. Reyers 80
BE-1030 Bruxelles

Bankrekeningen
Comptes bancaires
011-2511912-60
091-0110603-52
210-0052650-31
310-0761867-18
435-4107201-10

BTW/TVA BE 0233.137.322
RPR/RPM Brussel/Bruxelles
www.brusselsairport.be



**Cabinet du Secrétaire d'Etat
à la Mobilité**

Rue Royale 180, 1000 Bruxelles
Tel. 02-209 33 11 - Fax 02-209 33 02
info@schouppe.fed.be

Monsieur Frank DURINCKX
Directeur général
Direction générale Transport aérien
CCN
Rue du Progrès 80, bte 5
1030 Bruxelles

vos références

correspondant / e-mail

geoffray.robert@schouppe.fed.be

nos références

GR/220710/310/sg/2090129

Téléphone

02 209 33 22

annexes

1

date

27 JULI 2010

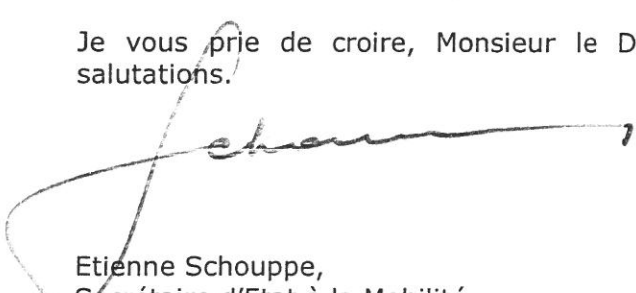
Concerne: RESA

Monsieur le Directeur général,

Vous trouverez ci-joint la réponse de *The Brussels Airport Company* à notre demande d'étudier la possibilité de diminuer les distances déclarées de la piste 20 pour se conformer aux recommandations de l'OACI sur les RESA.

Afin d'étudier plus avant la mise en œuvre de la recommandation de l'Air Accident Investigation Unit relative à la RESA¹, je vous saurais gré d'examiner la nécessité de rendre la recommandation de l'OACI en matière de longueur de RESA obligatoire pour tous les aéroports belges (ou, à tout le moins, pour toutes les pistes les plus fréquemment utilisées).

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur général, en l'expression de mes sincères salutations.



Etienne Schouppe,
Secrétaire d'Etat à la Mobilité

¹ FINAL REPORT ON THE ACCIDENT OCCURRED ON 25 MAY 2008 AT BRUSSELS AIRPORT ON A BOEING B747-209F REGISTERED N704CK