

Overvliegen van Brussel tijdens de nacht:

Eindconclusie van de Franse deskundige: uiterst gering en rationeel verwaarloosbaar risico

Sofréavia (Société Française d'Etudes et Réalisations d'Equipements Aéronautiques), de Franse deskundige waarbij de Minister van Mobiliteit en Vervoer in februari een studie bestelde om na te gaan welk risico voor derden de nachtprocedure over Brussel met zich meebrengt, heeft op zondag 11 mei zijn eindrapport neergelegd. In de conclusies werd rekening gehouden met de laatste beslissingen betreffende de vertrekroutes en met de bijkomende informatie waarover de deskundige kon beschikken.

De deskundige besluit dat de nieuwe nachtprocedures in overeenstemming zijn met de internationale ICAO-reglementering betreffende luchtvaartveiligheid, en dat het collectieve risico tijdens de nacht redelijkerwijs als verwaarloosbaar kan beschouwd worden.

Het risico dat een persoon aan de grond om het leven zou komen ingevolge een vliegtuigcrash is uiterst gering en ligt lager dan de drempel van 1 op 1 miljoen per jaar die gewoonlijk gehanteerd wordt voor individuele risico's. In de onmiddellijke omgeving van de luchthaven is de kans op een dodelijk ongeval door een vliegtuigcrash kleiner dan 1 op 2 miljoen. Op een afstand van 10 km of meer van de baandrempel, in de Brusselse agglomeratie, bedraagt het risico zowat 1 op 32 miljard en is, in de ogen van de deskundige, bijgevolg onbestaand. Ter vergelijking haalt de deskundige aan dat het risico dat iemand bij een wegongeval in Frankrijk om het leven komt, in de orde van grootte van 1 op 7500 ligt.

De kans dat een vliegtuig zou crashen op een van de tanks van de als Seveso geklasseerde site wordt ingeschat als 1 op 65 miljoen wanneer als referentie de vertrekroute wordt gebruikt die op 650 meter van de site verwijderd blijft, of als 1 op 2 miljard wanneer het verlengde van de baan als referentieas wordt gebruikt.

De deskundige onderstreept dat het bijkomende collectieve risico dat verbonden is aan de nachtelijke opstijgprocedure vanaf baan 25R en het overvliegen van Brussel de principes van de beheersing van industriële risico's goed respecteert. Het collectieve risiconiveau ligt namelijk heel wat lager dan de drempel van 1 op 1 miljoen per jaar.

Tot slot beveelt de deskundige aan dat de vliegtuigexploitanten zouden gesensibiliseerd worden om de opstijgprocedures te respecteren en dat toezicht zou worden gehouden op de naleving ervan onder meer door middel van een regelmatige analyse van de radarbeelden van de route.