



asbl UBCNA → BUTV vzw
Belgische Unie Tegen Vliegtuighinder



Vliegtuighinder: Open brief aan de formateur

Dagvluchten

Wij kiezen voor een luchthaven die beseft dat hij in een sterk verstedelijkte omgeving moet opereren en die aanvaardt dat dit gegeven, naast het grote voordeel van de nabijheid van de Europese hoofdstad Brussel, ook beperkingen met zich meebrengt. De overheid moet keuzes maken. In een stedelijke en dichtbebouwde omgeving is plaats voor een actieve en internationale passagiersluchthaven, eventueel met een beperkte cargoactiviteit. De hinder moet binnen duidelijk afgebakende grenzen blijven.

Tijdens de dag moet er dringend een beperking worden opgelegd op de geluidsemissie, waarbij in een eerste fase de **toegestane QC moet worden beperkt tot 48.**

Preferentieel gebruik van banen 25R voor vertrekken, 25L en 25R voor de landingen, zowel tijdens de week als tijdens de weekends.

Een verdeling van de hinder moet bereikt worden door middel van routegebruik, niet door middel van een wisselend baangebruik.

Het parallelle baangebruik van banen 25R voor vertrekken en banen 25L en 25R voor landingen is niet alleen veiliger dan een gekruist baangebruik, maar is tevens de configuratie in functie waarvan iedereen zich rond de luchthaven heeft gevestigd.

De windnormen moeten zorgen voor een stabiel baangebruik. **De windnorm van 8 knopen rugwind zonder windstoten op de banen 25R en 25L** heeft in het verleden steeds een stabiel baangebruik gegarandeerd en moet terug in voege worden gesteld.

Maatregelen voor de inwoners van de zwaarst getroffen gemeenten, zoals **vrijwillige onteigening** moeten worden getroffen, waarbij een evenwaardige woongelegenheid wordt gewaarborgd.

De hinder van de vertrekken van de preferentiële baan 25R moet worden verdeeld voor iedereen. De bocht naar rechts boven de Noordrand is reeds opgesplitst in 4 routes naar 4 bakens (Nicky, Helen, Denut en Chièvres). De bocht naar links richting Huldenberg moet echter eveneens worden opgesplitst over meerdere routes naar de 5 bakens (Sopok, Rousy, Pites, Olno, Sprimont) zonder gebruik van HUL als enig baken, zodat één gebied tot en met Huldenberg niet alle hinder ondervindt van de vertrekken op baan 25R.

Het baken van Huldenberg ligt te dicht bij de luchthaven om welke “verdeling” dan ook mogelijk te maken.

Voor de vluchten boven het Brussels gewest, net zoals voor de andere regio's, moet men in acht nemen dat niet dezelfde personen door meerdere routes worden overvlogen.

Vertrekken op baan 07R en 07L moeten worden beperkt tot het strikte minimum, namelijk wanneer uitzonderlijke weersomstandigheden of werkzaamheden het gebruik van 25R niet toelaten voor de vertrekken.

De non aedificandi corridors moeten in de mate van het mogelijke worden benut bij gedwongen gebruik van baan 07R en 07L. Om de veiligheid te blijven waarborgen wordt rugwind nul bij vertrek op baan 20 behouden.

Vertrekken en landingen op baan 20 moeten worden beperkt tot het strikte minimum, namelijk wanneer uitzonderlijke weersomstandigheden of werkzaamheden het gebruik van 25R voor vertrekken en 25L voor landingen niet toelaten.

Landingen en vertrekken op baan 02 moeten worden beperkt tot het strikte minimum, namelijk wanneer uitzonderlijke weersomstandigheden of werkzaamheden het gebruik van 25 L en 25R niet toelaten voor de landingen en vertrekken.

Baan 02 gebruiken voor de landingen boven dichtbevolkte gebieden in plaats van banen 25L en 25R boven "non aedificandi" corridors is enkel en alleen aanvaardbaar bij uitzonderlijke weersomstandigheden of werkzaamheden op banen 25 L en 25R.

De mogelijke verlenging van de baan 25L, hangt als een zwaard van Damocles boven een hele woonwijk (Humelgem) in Steenokkerzeel, die hiervoor zou moeten worden onteigend, en dreigen de dorpskern van Erps-Kwerps (Kortenbergh) en de Oostrand gemeenten in een gelijkaardige onhoudbare situatie te drukken als Diegem vandaag.

Het grondlawaai ingevolge de luchthavenactiviteiten moet als hinderfactor erkend worden. Adequate maatregelen om deze hinder terug te dringen moeten onmiddellijk worden uitgevoerd:

- Het startpunt van de vliegtuigen op de 25R dient terug naar de oorspronkelijke plaats.(1)
- Een geluidsabsorberende proefdraailoods voor het testen van motoren van zowel burger als militaire vliegtuigen.
- Militaire vliegtuigen die terugkomen van een missie moeten in de proefdraailoods het hitteschild laten afkoelen.(2)

(1) Het startpunt werd tot aan de kern van Steenokkerzeel achteruit geschoven om Diegem te ontlasten.

Een studie heeft uitgewezen dat dit voor Diegem slechts een verbetering van 0,5dB maar voor Steenokkerzeel een verslechtering van 5 dB betekent.

(2) Militaire vliegtuigen die terugkeren van een missie laten gedurende een 10-tal minuten de motoren loeien om het hitteschild te laten afkoelen.

Nachtvluchten

Nachtvluchten moeten **geleidelijk aan worden afgeschaft tussen 23.00h en 07.00h.**

Een aanbouwsce­nario over een periode van maximaal 5 jaar is noodzakelijk. De slots die vrijkomen na het vertrek van DHL mogen niet worden opgevuld, noch door cargo vluchten, noch door low cost of chartervluchten, maar strikt beperkt worden tot die vluchten waarvoor voor 2007 contractuele verbintenissen waren aangegaan. Reiken deze contracten verder dan 2012, dan moeten deze worden afgekocht.

Tijdens de nacht en in afwachting van een volledige afschaffing van de nachtvluchten, moeten de QC's in de overgangsfase als volgt worden beperkt:

QC 4 tussen 23.00u en 07.00u met gebruik van banen 20-25 R voor de vertrekken tussen 23.00u en 06.00u en baan 25R voor de vertrekken tussen 06.00u en 07.00u.

Voor de vroege ochtend (07.00u tot 08.00u) en de late avond (21.00u en 23.00u) moet de QC beperkt worden tot 8.

Woordvoerder : Michael Peeters 0495 55 71 95

Michael Peeters: ZoneS

Henk Cuypers: Decibel 25L

Luc Caluwaerts: Sterrebeek 2000

Peter Paul Struycken: Wakker Tervuren

Jacques Coomans: Waker Up Kraainem

Michel Fouarge: AWACSS Wezembeek-Oppem

Peggy Cortois: BUTV