

## binnenland

# Half miljoen Brusselaars kreunt onder toegenomen vliegglawaai

Door aanhoudende oostenwind en een nieuwe manier van landen, vliegen nu honderden vliegtuigen op weg naar Zaventem pal boven de dichtstbevolkte delen van Brussel. De geluidsnormen worden daarbij voortdurend overschreden, en het protest neemt toe.



Brussel krijgt veel vliegbewegingen te verwerken. © Sebastian Steveniers

In totaal 964 landende vliegtuigen, of gemiddeld meer dan 100 per dag. Zoveel toestellen baanden zich alleen al de eerste negen dagen van deze maand boven Lennik, Dilbeek, Molenbeek, Koekelberg, Jette, Brussel-Stad, Schaerbeek en Evere een weg naar de luchthaven in Zaventem. Verschillende van die gemeenten behoren tot de dichtstbevolkte van het land, samen hebben ze vlot meer dan een half miljoen inwoners.

Het gaat om vluchten die over de hoofdstad vliegen om te landen op de zogenoemde 07L-landingsbaan op Brussels Airport. Die werd vroeger weinig gebruikt, maar een nieuwe manier van navigeren, via gps, en een hardnekkige oostenwind maakt dat ze sinds december intensiever kan worden gebruikt.

En dat brengt heel wat overlast met zich mee voor de Brusselaars. Bij 96 procent van de aankomende vluchten worden de Brusselse geluidsnormen overschreden, blijkt uit een recente studie van de ULB, in opdracht van de FOD Mobiliteit.

Veel Brusselaars zijn de overlast grondig beu. Een online petitie van twee Brusselse burgercollectieven werd de afgelopen weken al meer dan 6.500 keer ondertekend. De vliegbewegingen pal boven het noordwesten van Brussel starten doorgaans 's morgens vroeg en duren niet zelden tot lang na middernacht, met pieken van soms wel enkele minuten een laag overschredende vliegtuig.

## "Crucé-route"

Ook steeds meer burgemeesters roeren zich, nadat ze zijn overstelp met klachten. Die van Molenbeek, Koekelberg en Schaerbeek hadden daarvoor vorige week al een onderhoud met het kabinet van Jean-Luc Cruce (Les Engagés), federaal minister van Mobiliteit. Het was "een teleurstellende ontmoeting", schreven ze maandag in een persbericht, waarbij ze te horen kregen dat er "sprake zou zijn van een nieuwe luchtvaartroute, die nog zeker tot eind oktober zou worden gebruikt".

"Daarbij vliegen de vliegtuigen allemaal op eenzelfde rechte lijn naar de landingsbaan, waardoor ze sneller na elkaar kunnen landen", zegt afgetreden Brussels minister van Leefmilieu Alain Maron (Ecolo), die onlangs nog de vergunning voor uitbreiding van de luchthaven heeft aangevochten. Maron spreekt over "de Crucé-route", omdat het de federale minister van Mobiliteit is geweest die in april vorig jaar groen licht gaf voor een nieuwe navigeringsmethode, waarbij piloten via gps een heel precies traject volgen. Die moet navigatie via signalen vanuit grondstations vervangen.

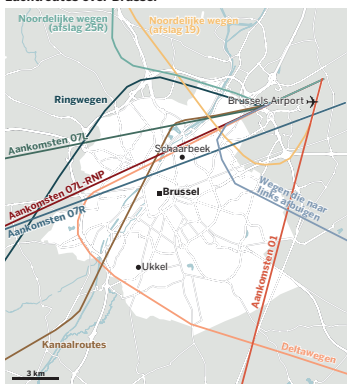
Maar die nieuwe methode is opgelegd door Europese wetgeving, reageert Cruce, die benadrukt dat politici geen routes uitlekken. "Het gebruik van baan 07L is een keuze van Skeyes, die wordt gemaakt wanneer de windomstandigheden dit vereisen", zegt hij.

## Klimaatverandering

Skeyes wenst niet te reageren. Maar "alle vliegroutes die vandaag in gebruik zijn, bestonden in het verleden ook al", zegt Martine Van Riel, adjunct-directeur van de federale Ombudsdienst voor de Lucht-

haven Brussel-Naional. "Het baangebruik wordt in de eerste plaats bepaald door de wind. Helemaal zien we de laatste tijd veel vaker een hardnekkige oostenwind, een fenomeen dat wordt veroorzaakt door de klimaatverandering."

## Luchtroutes over Brussel



En als de wind met een bepaalde snelheid uit het oosten waait, dan bepalen de veiligheidsvoorschriften op de landingsbaan 07L. Daarvoor moet dan boven het drukke noordwesten van Brussel worden aangevlogen.

Bovendien was er volgens de Ombudsdienst ook "een ongebruikelijke samenloop van meerdere omstandigheden de afgelopen maanden". Zo werd afgelopen zomer een van de drie landingsbanen van Brussels Airport bijna anderhalve maand lang gerenoveerd, waardoor ook al vaker moest worden uitgeweken naar landingsbaan 07L.

**Bij 96 procent van de aankomende vluchten worden de Brusselse geluidsnormen overschreden**

En ten slotte is er de impact van de nieuwe navigeringsmethode, zegt Van Riel. "Nu dat gebeurt op basis van satellieten, is dat objectief veel veiliger." Daardoor kan er nu ook bij lage bewolking of mist boven Brussel worden gevlogen. Vliegroutes zijn niet alleen vaartwegen, maar vliegroutes kunnen ook al vanop veel grotere afstand van de luchthaven afsluiten op dezelfde positie en allemaal over exact dezelfde punten naar de landingsbaan vliegen, legt Van Riel uit. "Voor mensen die vroeger niet werden overvlogen, en nu bij oostervind constant vliegtuigen horen overvliegen, is dat uiteraard heel storend. Het is veel veiliger geworden, maar we begrijpen dat die mensen daar misschien weinig boodschap aan hebben."

## Grote impact

Cruce zegt zich "bewust te zijn van de legitieme bezorgdheden van de omwonenden". De FOD heeft al in juni een impactstudie bij de ULB besteld. Die besluit nu dat landen via gps op baan 07L een grote impact heeft op het aantal bewoners dat te kampen krijgt met geluidsoverlast. Landen via baan 07L treft 4,8 tot 13,5 keer meer bewoners dan landen via baan 1, schrijven de onderzoekers. "Het gebruik van baan 07L moet uitzonderlijk blijven", klinkt het.

In afwachting van verdere impactanalyses en mogelijke alternatieven geldt het huidige systeem nog tot 31 oktober, meldt Cruce. Ondertussen wil hij verschillende overlegmomenten inplannen met de burgemeesters, de FOD Mobiliteit en Skeyes.

Pieter Van Maele, Korneel Delbeke

DS-Infografiek