

NIEUWSBRIEF 2020/1: JUNI 2020

Vliegroute Leuven Rechtdoor



NEE !

Coronavirus crisis : telkens 1 baan in gebruik en billijke spreiding blijkt wel degelijk mogelijk !

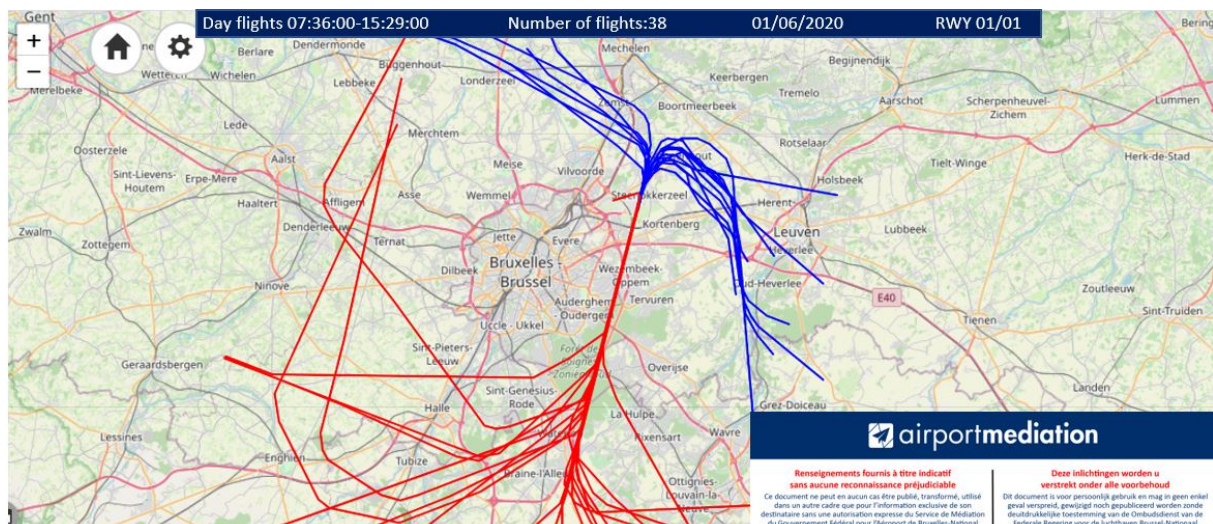
Single-runway-configuration

Door de coronacrisis is het aantal passagiersvluchten op de nationale luchthaven Zaventem enorm gedaald; dit is een tijdelijke situatie en het is uiteraard onduidelijk hoe lang die zal aanhouden. Om de operationele bezetting van de luchtverkeersleiding en de brandweer op de luchthaven te verminderen en dus kostenbesparend te werken, besliste de luchthaven eenzijdig om telkens maar 1 baan in gebruik te nemen (single-runway-operation). Op 15 juni wordt langzaam de capaciteit van de luchthaven verhoogd en is additioneel baangebruik terug mogelijk.

Tijdens deze single-runway situatie wordt preferentieel van de 25R/25R voor landingen en stijgingen gebruik gemaakt; andere niet-preferentiële configuraties (bij overschrijding van de rugwindlimieten) zijn 01/01 ; 07L/07L ; 19/19.

Tenzij de configuraties 01/01 en 19/19 worden gebruikt, blijft onze regio dus ofwel landers op 25R ofwel Leuven Rechtdoor stijgers vanaf 07L hebben. Baan 25L/07R blijft wellicht tot 8 juli buiten gebruik en dus houden regio's die in het verlengde van deze baan liggen het nog even rustig.

Wanneer toch vanaf 01 richting Zemst wordt opgestegen (blauwe lijnen in onderstaande figuur), worden voor de bestemmingen in het zuiden en oosten, af en toe over Leuven West opgestegen. Hoewel dit hoogstens een paar vliegtuigen betreft, kan in deze crisis dus wel wat al jaren niet mogelijk was – met name een (relatief kleine) billijke spreiding voorzien waarbij iedere regio heel terecht een deel van de hinder krijgt, ook de gemeenten Herent, Oud-Heverlee, en Bertem ten westen van Leuven die decennialang door 07R en 07L stijgers werden overvlogen maar door handig politiek lobbywerk, vanaf 2014 volledig werden ontzien van alle verkeer.



Nachtvluchten tijdens deze single-runway-configuration

Tot begin juni werd in deze single-runway-configuratie 's nachts alleen gebruik gemaakt (bij niet overschrijding van de windnormen) van 25R voor stijgers en landers. Alle vluchten bij oostenwind gingen geconcentreerd via de Leuven Rechtdoor vliegrouete met volledige concentratie over het grondgebied ten noorden van Leuven van zowel landers als dalende vluchten.

Op aandringen van de Noordrandgemeenten en de gemeenten uit onze regio, heeft de Vlaamse regering (minister Zuhal Demir) protest aangetekend, en heeft minister Bellot terecht 3 nachten per week (woensdag, vrijdag en zaterdag) de preferentiële configuratie naar 19/19 gewijzigd waardoor iedere regio ook wat rust krijgt.

Voor alle duidelijkheid: er is vandaag nog niets veranderd aan de configuraties op het moment dat de luchthaven bij het hernemen van de economie, terug volledig operationeel draait met de 3 banen. Leuven West zou dan opnieuw een no-fly zone worden, wat voor ons onbegrijpelijk is.

Onze vraag voor billijke spreiding en steun voor de luchthavengemeenschap

Wij danken de huidige Vlaamse regering die een belangrijk precedent stelt, en handelt volgens het Vlaams regeerakkoord (uit het akkoord : *“inzake de luchthaven wordt gestreefd naar een oplossing voor de geluidshinder en een billijke spreiding van de lasten”*) en het kabinet Bellot om in te zien dat billijke spreiding de enige duurzame oplossing is en iedere regio wat rust verdient.

We steunen ook de luchthavengemeenschap die zwaar getroffen is door deze crisis en blijven mee zoeken naar een duurzaam evenwicht tussen economie en leefbaarheid. Weliswaar kan de luchthaven bij het hernemen van de economie niet oneindig groeien – de leefbaarheid van de omgeving, milieu- en vervuilingskosten moeten in rekening gebracht worden. Deze crisis is een goede opportuniteit om dit duurzaam evenwicht te onderhandelen.

Voor ons is het duidelijk dat ook na het herstel van de economie, wanneer terug alle banen in gebruik worden genomen, elke regio een deel van de hinder moet dragen. Er wonen immers overal rond de luchthaven veel mensen. Voor de Leuvense regio betekent dit dat bij noorden- en oostenwind, wanneer opgestegen wordt vanaf banen 07R en 07L, terug **de historische Leuven West route in gebruik moet worden genomen**. De Leuven West route staat nog steeds gepubliceerd in het AIP (dit zijn de instructies aan piloten), wordt reeds 6 jaar geblokkeerd door een politieke instructie, en kan dus perfect heel snel opnieuw in gebruik worden genomen met respect voor het huidige Europese wetgevende kader (de Europese wetgeving met onder meer de Verordening EU 598/2014 voor een evenwichtige aanpak). De Leuven Rechtdoor vliegroute is een politieke miskleun. De landingszone ten noorden van Leuven, heeft nooit stijgende vliegtuigen gehad voor 2014 en het is gewoonweg misdadig om één regio al 6 jaar lang een dergelijke onleefbare situatie te bezorgen alleen omdat andere buurgemeenten niets willen bijdragen aan onze welvaart.

Windnormen

Bewoners uit de oostrand van Brussel die onder de 01 landers wonen (Kraainem, Woluwe, Wezembeek-Oppem), en zij die hen steunen, bepleiten al jaren dat de rugwindlimieten worden verhoogd (*“clarifier les normes de vent”*). Immers bij het overschrijden van de normen voor N/NO rugwind worden de gebruikelijke landingen op banen 25 verlaten en overgegaan op het gebruik van de 01 baan voor landers boven de oostrand van Brussel, en van 07R/07L voor stijgers. Het verhogen van die limieten zou hen bijgevolg veel minder landende vliegtuigen opleveren.

Wanneer deze windnormen verhoogd zouden worden (ze zijn vandaag vastgelegd op 7 knopen rugwind voor banen 25R en 25L met inbegrip van windstoten), zou de Noordrand meer worden overvlogen, en onze regio zou een klein aantal stijgers van Leuven Rechtdoor ruilen voor landers op 25R en 25L. Dit is echter geen structurele oplossing voor ons en de totale geluidslast en vervuiling blijft voor de regio ten noorden van Leuven dan even hoog, zonder enige rustmomenten.

De ICAO (International Civil Aviation Organization of Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) legt de maximale rugwindnormen op 5 knopen (m.i.v. windstoten) om strikte veiligheidsredenen, en dit geldt voor alle banen, dus ook op 25R en 25L. Nog verder verhogen van de windnormen boven 7 knopen (dus reeds te hoog volgens ICAO), is onverantwoord, leidt tot hogere kans op ongevallen, overshoots (situaties waarbij een landend vliegtuig de landing mist en een nieuwe landingspoging moet ondernemen), landingen en opstijgingen met hogere motorcapaciteit met meer lawaai, operationele problemen en incidenten, en minder capaciteit op de luchthaven omdat er meer afstand moet worden gelaten tussen vliegtuigen. Wij verzetten ons dus met klem tegen deze *“verduidelijking van de windnormen”*, een eufemisme om de hinder nog meer naar het noorden te verschuiven.

Een goede structurele oplossing is daarentegen een billijke spreiding door het gebruik van alle banen en historische routes vanaf de luchthaven, met respect voor de veiligheid van de passagiers en omwonenden.

Werken in de zomer 2020

Na de grondige renovatiewerken van banen 25L/07R in 2015 en 01/19 in 2016, renoveert Brussels Airport Company van 13 juli tot 23 augustus 2020 baan 25R/07L. De renovatie duurt zes weken waarbij baan 25R/07L volledig gesloten is, 24 uur per dag en 7 dagen per week. Dit betekent dat deze baan niet beschikbaar is voor vertrekken of landingen.

Daarom wordt er een alternatieve configuratie voor het baangebruik gekozen. Indien de eerder aangehaalde parameters het toelaten, wordt baan 19 meestal gebruikt voor vertrekken en landingen, zoals hieronder weergegeven.

Naast de hoger uitgelegde single-runway-configuratie, is dit duidelijk een voorbeeld dat andere configuraties en routegebruik wel degelijk mogelijk zijn.



Meer informatie is te bekomen op de site van Brussels Airport:

<https://www.brusselsairport.be/pressroom/renovatie-van-baan-25r07l-op-brussels-airport-in-2020/>

Tussentijds verslag incident 23 februari 2018 boven Lubbeek

Op 23 februari 2018 kwamen 2 vliegtuigen die de Leuven Rechtdoor vliegroute volgden, met name een Embraer ERJ195LR van Air Europa en een Airbus A320-214 van Lufthansa veel te dicht bij elkaar boven Lubbeek ("loss of separation" incident) en moest door Skeyes dringend ingegrepen worden. De vliegtuigen kwamen op een afstand van 400 voet verticaal terwijl dit minimum 1000 voet of 300 m zijn volgens internationale normen. De Air Accident Investigation Unit van de Belgische FOD mobiliteit en transport heeft het finale rapport doorgestuurd naar internationale overheden en het is wachten op de publicatie ervan.

Het interimrapport staat hier : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/accidents/report-2018-05-20-progress_report2.pdf

Beide vliegtuigen volgden de Leuven Rechtdoor vliegroute. De vzw Leuven Rechtdoor heeft in het verleden reeds vaak gewezen op de operationeel ernstige moeilijkheden van deze vliegroute die niet past in het geheel van het vliegverkeer van en naar Brussels Airport en er alleen om politieke redenen is gekomen. Ook Skeyes (het vroegere Belgocontrol) publiceerde reeds in 2016 een vernietigend verslag over de operationele moeilijkheden met de vliegroute Leuven Rechtdoor, dat de politiek voorlopig negeerde.

Neutrale en objectieve ENVISA studie : billijke spreiding is enige oplossing voor regio rond Zaventem

ENVISA, een neutraal studiebureau met hoofdzetel in Parijs, heeft in 2019 een studie uitgevoerd naar de vliegroutes rond Brussels Airport in opdracht van het kabinet van de minister van mobiliteit, François Bellot. De studie zelf kan door alle bewoners worden geraadpleegd op de website van de FOD mobiliteit: <https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/milieu/milieuffectenstudie>

Het ENVISA rapport is een degelijk werkstuk, dat grosso modo bevestigt wat wij al jaren bepleiten: een billijke spreiding is de enig haalbare oplossing voor Brussels Airport, en iedere buurtregio moet zijn verantwoordelijkheid opnemen. ENVISA spreekt duidelijk van een verdeling van de hinder in de Leuvense regio, en stelt als oplossing voor dat de Leuven West regio ook een deel van de hinder moet dragen.

Verder klaagt ENVISA ook de vele wijzigingen aan die er alleen om politieke reden zijn gekomen en die veel onrust veroorzaken bij de bewoners. De politici zijn er dus zelf verantwoordelijk voor dat Brussels Airport geen duurzame ondersteuning bij de buurtbewoners kent. Nog volgens ENVISA moeten de volgende elementen deel uitmaken van een duurzaam beleid;

- Een geïntegreerd beleid dat alle aspecten van de hinder en operationele aspecten omvat
- Betere samenwerking en inlichten van alle betrokken partijen
- Betere samenwerking met buurtbewoners
- Stoppen van wijzigingen op basis van dubieuze criteria, zoals in het verleden gebeurde

Uit het ENVISA rapport (deel 2, Nederlandse vertaling, blz. 241) ;

*Deze factoren betekenen dat alternatieve oplossingen, waaronder het spreiden van overvliegen (dispersie) en de verdeling van overvliegen (met meer voorspelbare overvliegtijden gekoppeld aan respijtperiodes), steeds meer ingang vinden. Afhankelijk van de nabijheid en dichtheid van de bevolking van een luchthaven en de bijbehorende vliegroutes; in combinatie met de geringe beschikbaarheid van minder dichtbevolkte gebieden die overvlogen zouden kunnen worden, **is het mogelijk dat deze alternatieven voor "geluidsconcentratie" op Brussels Airport de meest rechtvaardige oplossingen zullen bieden.** Dit ondanks het feit dat zij ertoe kunnen leiden dat meer mensen te maken krijgen met wat wordt beschouwd als een aanzienlijke geluidsoverlast van vliegtuigen.*

De politici weten wat hen te doen staat na dit neutraal en deskundig advies.

Juridisch

Inzake Leuven Rechtdoor lopen momenteel twee rechtszaken en dat zorgt ook in de media soms voor verwarring. Daarom nog even ter verduidelijking: er is 'onze' rechtszaak door Holsbeek, Haacht, Rotselaar en Aarschot en er is de rechtszaak van de 'Noordrand' door Machelen, Vilvoorde, Grimbergen, Meise en Wemmel.

- Onze "eigen" rechtszaak:

Aanvankelijk had in 2015 de rechter in eerste aanleg, bij verstek van de Belgische Staat, bevolen het gebruik van de route Leuven Rechtdoor te staken. Na verzet van de Belgische Staat werd opnieuw in eerste aanleg in 2016 door de rechter besloten Leuven Rechtdoor toe te laten. Momenteel loopt de beroepsprocedure. Wijzelf dienden onze beroepsconclusies in voor Kerstmis 2017. De tegenpartijen, dat zijn enerzijds de gemeenten Herent, Bertem en Oud-Heverlee en anderzijds de Belgische Staat, dienden hun beroepsconclusies in tijdens het voorjaar 2018. De zaak is helaas nog altijd niet gepland en er is over deze beroepszaak geen nieuws te melden. We blijven dit uiteraard opvolgen.

- De Noordrand rechtszaak

De Noordrandgemeenten startten een rechtszaak tegen de Belgische Staat omdat stijgende vliegtuigen in toenemende mate het Brussels gewest vermijden en omgeleid worden naar de Noordrand. Ze vroegen daarom de staking van het 'Plan Wathelet'. De rechter in eerste aanleg besloot op 30 mei 2018 dat het ganse Plan Wathelet binnen de 90 weken gestaakt moet worden. Dit slaat ook op fase 7 van het Plan Wathelet, nl. de vliegroute Leuven Rechtdoor. De rechter besliste ook dat de Belgische Staat uiterlijk tegen 17 september 2018 een Staten-Generaal over de problematiek moest organiseren. Minister Bellot negeerde dit gebod.

Dit vonnis is voor 'onze' rechtszaak van groot belang. In eerste instantie om inhoudelijke redenen. Het is dezelfde rechter in eerste aanleg als in 'onze' rechtszaak die nu een andere beoordeling maakt. Meer specifiek gaat het dan om het feit dat het Plan Wathelet wel degelijk een 'plan' is in juridische zin en dat de Belgische Staat daarbij heeft nagelaten de juiste inspraak- en milieuprocedures te volgen.

Belangrijk is ook dat de Belgische Staat besliste niet in beroep te gaan. Dit wil zeggen dat de Belgische Staat erkent dat het 'Plan Wathelet' een 'plan' is en dat ze inderdaad de voorziene procedures voor de invoering van dit plan niet gevolgd heeft. Leuven Rechtdoor zou dus binnen 90 weken (en dus voorjaar 2020) gestaakt moeten zijn. Maar de faciliteitengemeenten Wezembeek-Oppem en Kraainem, die van bij aanvang in dit proces als vrijwillig tussenkomen partij zijn opgetreden, gingen in beroep tegen dit vonnis. Deze gemeenten liggen onder landingsroute naar baan 01 en menen nadeel te zullen ondervinden als het Plan Wathelet wordt gestaakt zoals in het vonnis wordt bevolen, wat door onze experts wordt ontkracht. Er wordt vermoed dat Kraainem en Wezembeek-Oppem alleen om politiek- strategische redenen dwars gaan liggen.

We zijn inmiddels voorbij de 90 weken aangekomen waarbij het ganse Plan Wathelet moet worden gestaakt. Voorlopig heeft minister Bellot geen actie ondernomen en hij laat dit aan de volgende federale regering, wat voor ons onbegrijpelijk is. Toen in 2014 de Belgische staat een gelijkaardig vonnis verloor tegen de stad Brussel, werden daar onmiddellijk de Brusselse routes verlaten. De federale regering moet ook hier het vonnis uitvoeren, temeer daar zij niet in beroep ging tegen het Noordrandvonnis. Het is daarom belangrijk dat ook u de politici blijft aanspreken en aanschrijven om aan te dringen op de uitvoering van de vonnissen.

Tot slot – de rechter stelde in zijn vonnis dat Leuven West oneerlijk beoordeeld werd door de invoering van de Leuven Rechtdoor route en hij staakt alle resterende punten van het plan Wathelet. Laat u dus misleiden door valse berichtgeving als zou de rechter gesteld hebben dat alle vliegverkeer via Leuven Rechtdoor moet verlopen. Dit is manifest onjuist.

Financies

Zo nu en dan verkrijgen we een gift van een sympathisant, waarvoor dank. Maar de kas van onze vzw raakt na jaren werking toch stilaan leeg. Graag hadden we een buffer opgebouwd om opnieuw acties op touw te kunnen zetten. We blijven actief lobbyen en de onderhandelingen voor de nieuwe federale regering zijn immers van groot belang voor het dossier van Leuven Rechtdoor. Wie ons financiële steun wil geven en mee streven naar rustmomenten voor allen in de Leuvense regio en het verwijderen van de mislukte vliegroute Leuven Rechtdoor kan dit door een storting op rekeningnummer BE95 7380 4174 2758 van KREDBEBB op naam van de vzw Leuven Rechtdoor. Met dank.