

Belangenconflict over geluidshinder Brussels Airport: 'Dit is vooral verkiezingskoorts'



Bijgewerkt op: 17:29 Brussels Airport is opnieuw het twistpunt in een conflict tussen de Vlaamse en de federale regering.

Volgens Vlaanderen veroorzaakt de recente verschuiving van vliegroutes, het gevolg van een nieuwe navigatietechniek, meer overlast voor de Vlaamse Rand. “Er heerst verkiezingskoorts. In dat licht moet je dit zien”, duidt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen).

Sinds 5 oktober volgen de vliegtuigen van en naar Brussels Airport nieuwe routes. Het Vlaamse Departement Onderzoek wijst erop dat inwoners van de gemeenten in de noordelijke Vlaamse Rand daardoor meer geluidshinder ondervinden dan vroeger, zowel overdag als 's nachts. De Vlaamse regering, bij monde van minister van de Vlaamse Rand Ben Weyts (N-VA), roept daarom een zogenoemd belangenconflict in. Dat is de noodrem die een taalgroep kan intrappen om haar rechten te beschermen. Maar volgens de federale minister van Mobiliteit, Georges Gilkinet (Ecolo), verandert de nieuwe navigatietechniek niets aan de spreiding van vluchten boven de luchthaven en aan de vliegroutes. Wie heeft gelijk?

Eerst moeten we weten wat die nieuwe navigatietechnieken zijn. “Vroeger begeleidden radiobakens op de grond de vliegtuigen van en naar luchthavens”, zegt Wouter Dewulf. “Dat waren een soort zendertjes langs de vliegroute. Nu gebeurt dat met satellietnavigatie. Dat betekent dat de vliegroutes nu meer vast liggen, omdat satellietsignalen veel preciezer zijn.”

“Een toestel vliegt nu dus altijd op exact dezelfde route, met een marge van 20 à 30 meter na. Vroeger was dat bij het opstijgen of landen weleens 200-300 meter meer naar links of rechts. Dat was niet gevaarlijk, hoor. Een satelliet is op 10 meter nauwkeurig. De technologie is ook veel robuuster, want zo'n radiobaken kan uitvallen. Terwijl er veel, heel veel satellieten rondcirkelen.”

Altijd dezelfde mensen

“De techniek heet performance-based navigation . Ze is efficiënter en veiliger, Een ander voordeel is dat er nu niks meer bijgestuurd moet worden tijdens de landing. Het toestel landt eigenlijk perfect, ook in de mist.”

Toch heeft die precisie ook onaangename gevolgen. “Het nadeel is dat de techniek te nauwkeurig is en dat je de hinder wat meer concentreert”, zegt luchtvaarteconoom Eddy Van de Voorde (UAntwerpen).

“Het geluid van een vliegtuig is conisch, dus het verspreidt zich links, rechts en naar onder”, vult Dewulf aan. “Als die trechter altijd op dezelfde plaats valt, krijgen altijd dezelfde mensen het lawaai te verwerken. Je concentreert de hinder dus meer dan dat je hem spreidt.”

“Brussels Airport gebruikt meestal één baan (25R), omdat je bij voorkeur opstijgt met de neus in de wind, en omdat de wind meestal vanuit het Westen komt”, legt Dewulf uit. “Bijgevolg het zijn meestal altijd dezelfde mensen die het lawaai over zich krijgen.”

Perceptie

De herziening van die routes is dus niet uit electorale overwegingen gebeurd? “De minister zal dit niet expres gedaan hebben”, klinkt het bij beide luchtvaartexperts. “Die routes kunnen weliswaar aangepast worden, maar het duurt zes maanden voor ze opnieuw goedgekeurd zijn.”

Gilkinet voegt er tegenover VRTNWS aan toe dat het een Europese verplichting is om over te stappen op performance-based navigation . “Bedoeling is deze routes gelijkaardig te maken aan de conventionele routes. Ik heb een grondige analyse en vergelijking tussen het oude en het nieuwe systeem gevraagd aan het Directoraat-Generaal Luchtvaart. Ik wacht op de resultaten. Indien nodig zullen er aanpassingen komen”, belooft de groene mobiliteitsminister.

“Belangenconflict of niet, aan de techniek kan toch niks veranderd worden. De grond van de kritiek klopt wel, maar de Vlaamse Regering moet ook niet overdrijven. We moeten dit vooral zien als verkiezingskoorts”, concludeert Dewulf.

Bij de geluidshinder speelt ook perceptie. “De vliegbewegingen op Brussels Airport staan nog altijd niet op het niveau van 2019, pre-corona, en liggen ook lager dan in 2001, voor het faillissement van Sabena. Tijdens de coronatijd hebben ze bovendien alle oude knarren, de luidste vliegtuigen, gedumpt. De meeste vliegen nu met een nieuwere vloot. Het geluidspakket is sowieso hoger dan in 2020 en 2021, toen de hele boel plat lag, en dat kleurt ook de perceptie.”

'Geluidsvuilbak van Europa'

Dat wil niet zeggen dat de federale minister vrijuit gaat. “Gilkinet heeft drie jaar tijd gehad om het op te lossen”, zeggen Dewulf en Van de Voorde. “Dat staat in het federale regeerakkoord. Het is niet door er, bij wijze van spreken, een maand van te voren aan te beginnen, dat je het probleem gaat oplossen. Het is een heel moeilijk dossier. Heel veel ministers hebben hun tanden erop stukgebeten.”

Ook 's mans uitspraak dat Brussels Airport niet de “geluidsvuilbak” van Europa mag worden, wekt wrevel. “Dat is nonsens, omdat je in de luchtvaart altijd minstens twee polen hebt”, betoogt Van de Voorde. “Een vliegtuig dat hier landt of opstijgt, is elders opgestegen of zal elders landen. Hoe kunnen wij dan de geluidsvuilnisbak zijn? Dat is een erg ongelukkige uitspraak.”

Partner Content