



Alarm in laag Kraainem

Dat laag Kraainem het Venetië van het Noorden is bekend: als het zwaar regent in onze streek wordt de van Hovestraat al snel een 'Grand Canal'. De bewoners krijgen nu een alarmsysteem, een simpele flotter op de Kleine Maalbeek collector die per sms een waarschuwing stuurt naar bepaalde bewoners als het water te hoog komt. De mensen hebben dan wat meer tijd om dringende maatregelen te nemen zoals het installeren van zandzakken. Een ander kwam voor elkaar dankzij de inzet van de betrokken bewoners, gesteund door Kraainem-Unie die het aan de Commissie 'omgeving' en aan de Gemeenteraad heeft voorgelegd.

Alarme dans le bas de Kraainem

Tout le monde sait que dans le bas de Kraainem c'est la Venise du Nord : en cas d'orage important, la rue van Hove se transforme rapidement en un "Grand Canal". Les habitants bénéficient maintenant d'un système d'alarme (un simple flotteur au niveau du collecteur sur le "Kleine Maalbeek") qui envoie un sms d'avertissement aux habitants de cette zone quand l'eau monte trop haut. Ils disposent dès lors d'un peu plus de temps pour prendre des mesures d'urgence comme installer des sacs de sable. Ceci a été rendu possible grâce à la ténacité des habitants concernés, soutenus par Kraainem-Unie qui a défendu le projet auprès de la commission "environnement" et du conseil communal.



Oef, het gemeentehuis is gered!

Het "historische" gemeentehuis van Kraainem wordt niet verkocht aan een promoteur (tenminste niet gedurende deze legislatur). Dit was nochtans voorzien in het meerjarenplan en budget 2014-2019, die op het laatste nippertje in december 2013 werden voorgelegd. Union wilde een nieuw administratief centrum bouwen aan de Koningin Astridlaan, daar waar vandaag het vredesrecht staat. Ook het parkje tussen de F. Kinnenstraat en de Oppemaan zou verdwijnen. En dat alles ging niet meer kosten en 1.676.984 euro heette het. Een deel van het gemeentelijk patrimonium werd nl. te koop gezet (het gemeentehuis, de hoeve Van Deuren, enz.).

Kraainem-Unie heeft gestemd tegen dit vage budget, waarin de ware kosten verdoezeld werden. Weet u nog dat in 2010 de gemeentebelasting van 5% naar 7,5% is gegaan? Dat was nodig, zo heette het, om de financiën te saneren. Hoe kan je dan een paar jaar later aan de belastingbetalers vragen om een megaproject van zo'n 7 miljoen euro te likken? Het gemeentehuis zou niet meer aan hedendaagse normen voldoen. Voor het OCMW gedeelte is dat waar. Maar heeft men verschillende opties bekeken? Nee dus. Deze legislatur denkt in het groot, zeer groot. Wij hebben in de Commissie 'financing' en in de Gemeenteraad aangedrongen op meer exacte berekening van de ware kostprijs van deze operatie. Uiteindelijk heeft Union het project op de lange baan geschoven; tot na de volgende verkiezingen.

U bent geen Belg? Dan is dit voor u!

Voor de meeste buitenlanders heeft politiek in België iets surrealisch, iets dat weinig met hun leven te maken heeft. Maar is dat wel zo? Hoe de gemeente bestuurd wordt bepaalt in belangrijke mate onze levenskwaliteit: politie en veiligheid, onderhoud, gemeentebelasting, parkeerzones in regels, enz. U denkt wellicht dat u daar als buitenlander weinig vat op heeft, maar wist u dat 25% van de plaatselijke bevolking uit buitenlanders bestaat? De meesten onder u zijn ingezetenen van EU landen, en hebben daarom niet alleen stemrecht maar zijn ook verkiezbaar (de voorzitter van Kraainem-Unie is een buitenlander). Als u, net als wij, niet bij de pakken wil neerzitten, schrijf u dan in voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2018. Wij nodigen u uiteraard uit om lid te worden van Kraainem-Unie, of om ons op een andere manier te steunen. Wij zijn geen politieke partij zoals de anderen, maar een plaatselijk burgerinitiatief. De enige instructies die wij volgen komen van onze leden en onze kiezers. Wij zijn ook de enige echte meerderlijke fractie in Kraainem (en niet alleen in verkiezingsstijd). Wij hebben vier leden in de Gemeenteraad. Wij hebben er meer nodig. Met uw hulp - welke vorm die ook neemt - staan wij sterker. U kunt contact met ons opnemen via kraainem.unie@gmail.com of door te bellen naar 02 784 20 15.



La maison communale « historique » de Kraainem ne sera pas vendue à un promoteur (du moins, pas pendant cette législature). C'était pourtant prévu dans le Plan pluriannuel et le budget 2014-2019, présentés à la dernière minute en décembre 2013. L'Union comptait construire un nouveau centre administratif communal sur l'avenue Reine Astrid, à l'endroit où se trouve la justice de paix actuelle et le petit parc entre la rue F. Kinnen et l'avenue d'Oppem. Tout cela pour la modique somme de 1.676.984 euro, qui cachait en fait la vente d'une partie considérable du patrimoine communal (la maison communale actuelle, la ferme Van Deuren, etc.).

Kraainem-Unie a refusé de voter ce budget opaque où les vrais coûts étaient maquillés. Souvenez-vous que la taxe communale est passée de 5% à 7,5% en 2010, soit disant pour assurer la santé financière de la commune. Comment alors faire avaler aux contribuables un projet pharaonique d'au moins 7 millions quelques années plus tard ? La maison communale actuelle ne répond plus aux normes ? Pour le CPAS c'est évident, mais a-t-on étudié différentes options ? Eh non. L'Union voit grand, très grand. Nous avons insisté dans la commission finances et au conseil communal pour avoir des informations plus précises sur le vrai coût de l'opération. Finalement l'Union a abandonné le projet, au moins jusqu'aux prochaines élections.

Kraainem-Unie a refusé de voter ce budget opaque où les vrais

CONFERENCE - DEBAT

L'Europe a-t-elle perdu le Nord... et le Sud ?

Par Marc Luyckx, ancien conseiller de Jacques Delors, auteur de nombreuses publications sur un ordre économique et social nouveau.



la Belgique et de notre modèle de société. Comment croire alors que le modèle d'une Union européenne construite sur le principe de la solidarité pourra survivre à ce qu'on inflige à des millions d'européens depuis quelques années, surtout dans le Sud ?

Alors, que faire ?

L'avenir appartient à une société civile qui cherche désormais elle-même les solutions, et elle les cherche ailleurs. Car nous avons déjà en main une nouvelle logique économique qualitative : l'économie immatérielle ou économie de la connaissance. Nous sommes donc déjà partis sur un nouveau paradigme économique créatif solidaire et soutenable, mais nous ne le voyons pas encore. Si vous voulez en savoir plus, partons à sa découverte ensemble le 18 mai.

**Le lundi 18 mai 2015 à 20h30 dans la salle du Conseil de la maison communale de Kraainem.
Réservation : kraainem.unie@gmail.com ou tél 02 784 20 15 ou 0476 31 21 34 - Entrée gratuite.**



De verkozenen van Kraainem-Unie zijn tot uw dienst!

Les élus de Kraainem-Unie sont à votre service !

- Bertrand Waucquez
- Marie-France Constant
- Carel Edwards
- Johan Forton

Contact :

- 02 779 10 54
- kraainem.unie@gmail.com

www.kraainem-unie.be

Concentration

NON

Concentratie

NEEN

P. 2-6



www.kraainem-unie.be

Kraainem,
Commune verte ou cité béton ?
Groene gemeente of betondorp?

P. 7

Den Tournesol déchaîné



Journal de Kraainem-Unie krant

Mouvement citoyen pour les intérêts communaux

Burgerinitiatief voor het gemeentelijk belang



FIN - Plan Wathelet - EINDE

Ze zijn er weer!
Ils sont de retour !

De stilte van Union



Het z.g. Plan Wathelet is door de nationale politieke partijen afgevoerd omdat zij te veel kiezers dreigden te verliezen in Brussel. Mevr. Galant heeft instructies gegeven om per 2 april 2015 terug te keren naar de concentratie van het vliegverkeer boven de Oostrand zoals die voor februari 2014 bestond. Het FDF-CDH-MR gemeentebestuur heeft hierbij een oorverdovend zwijgen aan de dag gelegd, buiten één brief aan de minister en een brave motie in de gemeenteraad. In de Kraainem Info van maart laat de burgemeester echter weten dat de gemeente de verenigingen steunt die actief zijn tegen vliegtuiglawaai. "Too little and too late!" vinden wij. En behoorlijk hypocriet. Waar is de strijdbaarheid die deze partijen aan de dag leggen als het om communautaire problemen gaat? Waar waren FDF, MR en CDH in de Kamer toen wij ze nodig hadden om ons te verdedigen tegen de stormloop van Brusselse activisten? De heren Reyners en De Wolf hebben zelfs in een recente flyer trots aangekondigd dat de mensen in Brussel van het probleem verlost zijn; wij weten ten koste van wie. Nu steunen de verenigingen beloven is natuurlijk wel gemakkelijker dan zelf op de politieke bres te moeten springen. Het verschil tussen deze partijen en Kraainem-Unie is dat wij geen instructies krijgen vanuit nationale partijbureaus. Wij leggen alleen verantwoording af aan onze kiezers, en dat zijn uitsluitend Kraainemers. Wij roepen de nationale partijen op om de bevolking van Brabant - Vlamingen, Walen of Brusselaars - niet langer tegen elkaar uit te spelen, maar om een rechtvaardige oplossing te vinden, gebaseerd boven alles op de veiligheid van de omwonenden van de luchthaven en van de passagiers.

Not Belgian? This concerns you too!

To most expats Belgian politics seem rather surreal. Few believe it plays any role in their lives. But is this true?

Many things that make up our quality of life are decided or managed by the commune: law and order, maintenance, local taxes, parking regulations, etc. If you think that as an expat you have no role to play in local affairs, be aware that 25% of the population of Kraainem is non-Belgian. Most of you are EU nationals and are therefore entitled to vote (and stand) in local elections (the chairman of Kraainem-Unie is in fact an expat).

Quality of life in Kraainem has not improved over the last two decades: the noise of overflying planes has got worse, little is done to address the noise and air pollution caused by the Ring, and certain local streets have become clogged up diversion routes for commuters seeking to avoid traffic jams elsewhere. The overall policy of the majority parties lacks any major initiative to improve things.

If you feel you want to change this situation, please register to vote in the local elections in 2018. We do of course encourage you to join Kraainem-Unie. We are not a political party like the others, we are a local citizens' initiative. We take orders from no one other than our members and our voters. We are the only political force in this commune that is truly multilingual (and not just at election time). We have four members on Kraainem council. We need more. Your help, whatever form it takes, will make us stronger. Feel free to contact us on kraainem.unie@gmail.com or phone us on 02 784 20 15.

Traduction française p.7 - Nederlandse versie p.8



Nuisances sonores : concentration plus question

Kraainem-Unie soutient l'action des associations qui luttent contre les nuisances sonores (et de pollution) dues aux avions (UBCNA, Wake-Up Kraainem, Piste 01 ça suffit...). Plusieurs d'entre nous en sont d'ailleurs membres. Ces organisations suivent au jour le jour les évolutions de ce dossier complexe, intentent des actions en justice, veillent à un meilleur respect des normes de sécurité, de pollution, etc.

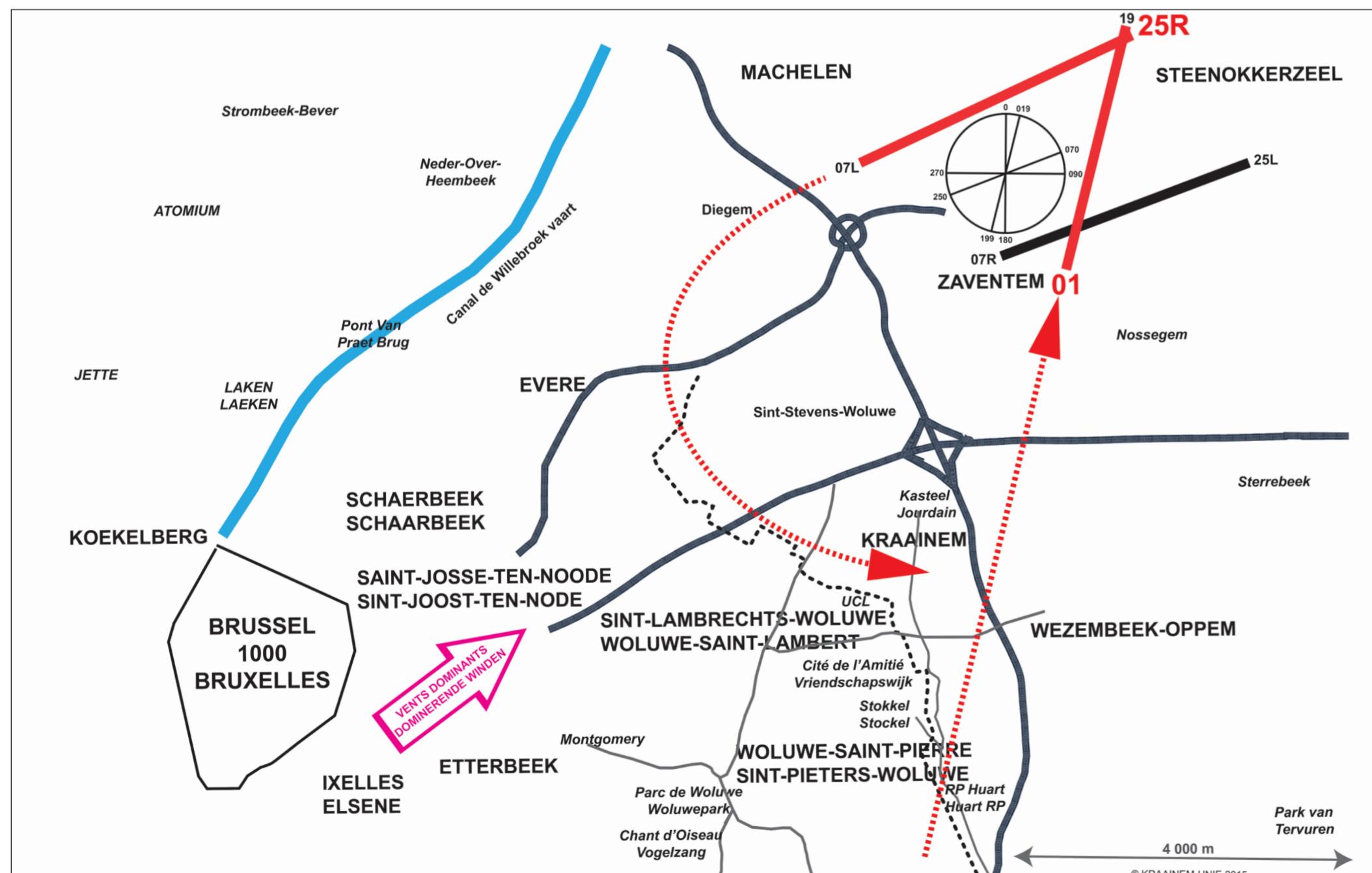
Nous souhaitons néanmoins présenter notre vision des choses, et tenter d'évoquer quelques solutions à court, moyen et long terme.

De quoi parle-t-on ?

- Il n'y a que 12 km entre le centre de Bruxelles et le centre des pistes.
- Les numéros des pistes correspondent aux 2 premiers chiffres que l'on trouverait en prenant leur orientation avec une boussole (de 000° à 360°). Par exemple, la piste « 01 » est en fait orientée à 019° et la piste « 25 R » à 250°. « L » et « R » pour « Left » et « Right ».
- Un avion atterrit et décolle toujours contre le vent, avec une certaine tolérance (les fameuses « normes de vent »). Par exemple, pour les atterrissages, la piste 25 ne peut en principe plus être utilisée dès le moment où le vent « arrière » dépasse 7 noeuds ($\pm 13 \text{ km/h}$), rafales incluses¹. En fonction de l'orientation du vent, ce sont alors les pistes 01 ou 07 qui doivent être utilisées. On invoque régulièrement aussi le vent en altitude², plus fort qu'au sol, et qui peut même parfois s'inverser. Tout cela peut être source de confusion.
- Les pistes qui posent problème pour les habitants de Kraainem (comme pour une large partie de la périphérie Est de Bruxelles) sont les pistes 01 et 25 R. La 01 parce qu'elle est utilisée abusivement et de façon illicite³ à l'atterrissement, la 25 R à cause des décollages qui ont été « répartis » sur plusieurs secteurs survolant également Bruxelles à partir

¹ Rafales incluses ! La nuance est importante, car nous avons volé à Bruxelles National pendant 30 ans (1971-2003) avec 8 noeuds hors rafales sans aucun problème. Pour la 01, cela signifiait une utilisation de la piste de ± 30 jours par an, seulement pendant quelques heures et beaucoup moins la nuit.

² Cette notion de « vent en altitude » a été introduite dans les AIP (Aeronautical Information Publication) en 2013 ou 2014 – donc très récemment. Chez nous, elle sert surtout à justifier le choix de la 01 quand on ne trouve pas d'autre explication à fournir...



Vue schématique de l'aéroport et implantation des pistes

Kraainem : commune verte ou cité béton embouteillée ?

Depuis 2013, Kraainem-Unie demande lors du conseil communal d'élaborer un plan de mobilité pour le Carré-four Av. Reine Astrid – Av. De Wezembeek en coordination avec la région flamande (l'avenue de Wezembeek est une voie régionale). Les files sont de plus en plus longues, il y a de plus en plus de trafic et la situation y est dangereuse pour les usagers faibles. Le collège (Union) ne fait pourtant rien. « L'avenue de Wezembeek est la propriété de la région flamande, la commune ne peut rien y faire » entend-t-on comme excuse. En fait, la majorité évite autant que possible les contacts avec la région flamande, même s'il en va des intérêts des citoyens. La commune pourrait par exemple négocier avec la région afin de récupérer les compétences relatives à cette partie de l'avenue. Wezembeek a entamé des discussions pour un cas semblable sur son territoire, pourquoi pas Kraainem ? Fin novembre 2014, une demande de permis de bâtir a été introduite pour un projet immobilier de grande envergure : 40 appartements, 80 places de parking et un rez-de-chaussée commercial sur le site de l'ancien bureau de poste avenue R. Astrid, ce qui ne ferait qu'aggraver les problèmes de mobilité existants. Heureusement, quelques riverains attentifs ont vu la demande à temps et ont déposé une plainte contenant plus de 270 signatures auprès du collège. A l'aide d'un flyer douteux, un manda-

taire FDF a vainement essayé de convaincre les riverains qu'il ne se passait rien de spécial.

Que demandent les riverains ?

- Un plan de mobilité mûrement réfléchi
- Un projet de taille raisonnable qui s'intègre harmonieusement dans l'environnement
- Préserver le plus possible les arbres existants et les espaces verts

Trois points raisonnables ? Le permis de bâtir a fait l'objet de discussions entre le promoteur immobilier et les échevins FDF depuis juin 2013, mais la demande initiale du promoteur ne tenait pas ou peu compte de ces 3 points. Sous la pression du comité de riverains, le collège a finalement refusé la demande de permis le 9 février dernier. Le promoteur devrait donc introduire une nouvelle proposition. Cette fois, on peut espérer qu'il y aura enfin une concertation effective des riverains, avant la décision définitive du collège. Il s'agit d'une demande raisonnable, vu l'échelle du projet, mais qui a déjà été refusée à plusieurs reprises. Les riverains et Kraainem-Unie suivent ce dossier au jour le jour. Plus d'info sur www.kraainempost-project.be

Pourquoi Kraainem-Unie soutient-il l'action des riverains ?

- Parce que la mobilité et la circulation dans ce quartier représentent un gros problème et qu'il est urgent d'y apporter une solution
- Parce que Kraainem-Unie a pour ambition de protéger le caractère rural de la commune et veut éviter que des projets de grande envergure et inadaptés à l'environnement mettent cela à mal.

Kraainem-Unie est favorable aux nouveaux projets adaptés à une commune où il fait bon vivre.
La qualité de vie prime sur le rendement au mètre carré.



“Vrai et sincère”, Vraiment ?

Vous aussi vous avez lu le dernier flyer du FDF (“Vrai et sincère”, février 2015) dans lequel ils sont fiers de présenter les “investissements du secteur privé”. C'est tout comme s'ils avaient des projets pour notre commune que les habitants ignoraient. La question est : dans quelle sorte de commune voulez-vous vivre ? Kraainem en tant que commune verte ou Kraainem comme plaine de jeux pour les promoteurs ? Que vont devenir les champs de Kraainem ? Il n'existerait pas encore de plans pour en faire des terrains à bâtir, mais comment savoir ce qui se trame en coulisses ? Pour Kraainem-Unie, Kraainem reste une commune à caractère rural. Nous pouvons aussi en faire une zone urbanisée, mais seulement si c'est votre souhait.

Kraainem-Unie gaat voor nieuwe projecten die passen in een gemeente waar het prettig wonen is.
Levenskwaliteit gaat boven rendement per vierkante meter.



Kraainem: een groene gemeente of een betondorp met files ?

Sinds 2013 vraagt Kraainem-Unie in de gemeenteraad om een mobiliteitsplan voor het kruispunt Koningin Astridlaan – Wezembeeklaan en om coördinatie met het Vlaams gewest (de Wezembeeklaan is een gewestelijk weg). De files worden steeds langer, er is steeds meer sluikverkeer, en voor zwakke weggebruikers is de situatie ronduit gevaarlijker. Maar het college (Union) doet niets. “De Wezembeeklaan behoort tot het Vlaams gewest en de gemeente kan daar niets aan doen” luidt het excuus. In feite wil dit bestuur zo min mogelijk contact met de Vlaamse overheid, ook al zou dat in het belang van de bewoners zijn. De gemeente kan bijvoorbeeld onderhandelen met het Vlaams gewest om een gedeelte van de bevoegdheid over deze weg te krijgen. Wezembeek is hier voor haar grondgebied mee bezig. Waarom Kraainem dan niet?

Eind november 2014 werd een bouwaanvraag voor een grootchalig project in Kraainem bekendgemaakt: 40 appartementen, 80 parkeerplaatsen, handelszaken op het gelijkvloers: dit allemaal op het vroegere terrein van de post op de Wezembeeklaan, wat de mobiliteitsproblematiek daar alleen maar zou vergroten. Gelukkig hebben enkele alerte buurtbewoners deze aanvraag tijdig gezien en eind december bezwaarschriften ingediend bij het college met meer dan 270 handtekeningen! Een FDF mandataris heeft het buurcomité nog vergeefs getracht om te praten met een louche flyer dat er niets aan de hand was.

En wat vragen de buurtbewoners dan wel?

- Een goed doordacht mobiliteitsplan
- Een project op redelijke schaal die past in de omgeving
- Het zoveel mogelijk behouden van de bestaande bomen en groen

Drie redelijke punten, niet? De bouwaanvraag werd reeds sinds juni 2013 besproken tussen de promotor en de FDF schepenen, maar de eerste aanvraag van de promotor hield weinig of geen rekening met die drie punten. Onder de druk van het buurcomité heeft het college de bouwaanvraag uiteindelijk geweigerd op 9 februari 2015. De bouwpromotor zou dus een nieuw project moeten voorstellen. Hopelijk wordt deze keer een hoorzitting voor de buurtbewoners georganiseerd, een redelijke vraag voor zo'n project, maar tot hertoe herhaaldelijk geweigerd. De buurtbewoners en Kraainem-Unie volgen dit dossier van dag tot dag. Meer info op www.kraainempost-project.be

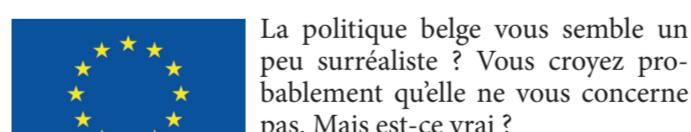
Waarom steunt Kraainem-Unie de actie van de buurtbewoners?

- Omdat mobiliteit en verkeer in deze buurt een groot probleem is en er dringend een oplossing gevonden moet worden;
- Omdat Kraainem-Unie ijvert voor het behoud van het groene karakter van de gemeente en wil vermijden dat grootschalige projecten, die niet passen in de omgeving, dit karakter teniet doen.

“Vrai et sincère”: Echt waar?

Heeft u ook gelezen over de ‘investeringen van de privé sector’, waarnaar het FDF fier verwijst in zijn laatste flyer ‘Vrai et sincère’ van februari 2015? Het is net alsof ze plannen hebben met onze gemeente waarvan de bewoners nog niet op de hoogte zijn. De vraag is: in welk soort gemeente wilt u wonen? Kraainem als groene gemeente of Kraainem als een speeltuin voor vastgoed promotores? Wat gaat er gebeuren met de akkers van het groene Kraainem? Er zouden nog geen plannen bestaan om er bouwgronden van te maken, maar wie weet wat er achter de schermen gaande is? Voor Kraainem-Unie blijft dit een groene gemeente. Wij kunnen hem ook vol bouwen, maar dan alleen als u dat wenst.

Vous n'êtes pas belge ? Ceci vous concerne !



La politique belge vous semble un peu surréaliste ? Vous croyez probablement qu'elle ne vous concerne pas. Mais est-ce vrai ?

Beaucoup de choses qui contribuent à la qualité de nos vies sont décidées ou gérées par la commune : la police, l'entretien de l'espace public, les taxes communales, le stationnement, etc. Si vous pensez, en tant qu'étranger, que vous n'avez aucun rôle à jouer localement, sachez quand-même que 25% de la population de Kraainem n'est pas belge. La majorité d'entre vous sont des citoyens de l'Union européenne et ont donc le droit de voter (et de se présenter) aux élections communales (le

Président de Kraainem-Unie est en fait un étranger). La qualité de la vie à Kraainem ne s'est pas améliorée au cours des deux dernières décennies : les nuisances sonores dues aux avions, le bruit et la pollution du ring, les rues résidentielles prises par les navetteurs cherchant à éviter les embouteillages ailleurs, etc. Les partis de la majorité sont clairement en manque d'idées pour améliorer cette situation, et ce n'est pas en se focalisant sur le régime linguistique des circulaires de vote qu'on va s'en sortir.

Kraainem-Unie cherche à changer le débat à Kraainem en se focalisant sur des problèmes concrets dans le seul but de les résoudre, pas de faire de la politique. Si, tout comme nous, vous voulez changer la situation, inscri-

vez-vous sur la liste des électeurs pour 2018, et pourquoi ne pas rejoindre Kraainem-Unie ? Nous ne sommes pas un parti politique comme les autres, mais un mouvement de citoyens. Nous ne recevons d'instructions que de nos membres et de nos électeurs. Nous sommes la seule force politique dans cette commune qui est vraiment multilingue (et pas uniquement au moment des élections). Nous avons quatre membres au conseil communal. Nous avons besoin de plus.

Votre aide, quelle qu'elle soit, ne peut que nous renforcer. N'hésitez pas à nous contacter par email à kraainem.unie@gmail.com ou à nous appeler au 02 784 20 15.

Wat kan dus op korte, middellange en lange termijn gedaan worden?

De ambities van Brussels Airport zijn groot*, wat men het management nietkwalijk kan nemen; dat is hun job. Men kan zich wel afvragen in wat voor samenleving wij willen leven, en hoe de toegevoegde waarde van de betrokken economische activiteiten opweegt tegen extra hinder voor een groot aantal mensen.

Geen enkel verdelingsplan zal op termijn werken zolang het aantal vluchten van jaar tot jaar toeneemt (zie grafiek, en het is maar een begin). De NIMBY («not in my backyard») ruzie tussen Brussel en haar periferie zal enkel voor frustraties en communautaire spanningen zorgen. *“Ik ben mij terdege bewust van de impact van de lawaaihinder op de mensen die er door getroffen worden en zal alles doen om tot een duurzame oplossing te komen”*. Dit is een voorbeeld van de standaard formule die door politieke verantwoordelijken in deze context gebruikt wordt, zowel voor Brussel als voor de periferie.

Dit is natuurlijk geen reden om de situatie te aanvaarden, en wij geven dus onze volledige steun aan de reeds vermelde verenigingen die een super job doen om de belangen van de burgers van de rand te verdedigen.

* Voorbeeld van de officiële opening van de “Connector” in maart 2015:
www.brusselsairport.be/fr/corporate/connector/

Korte termijn

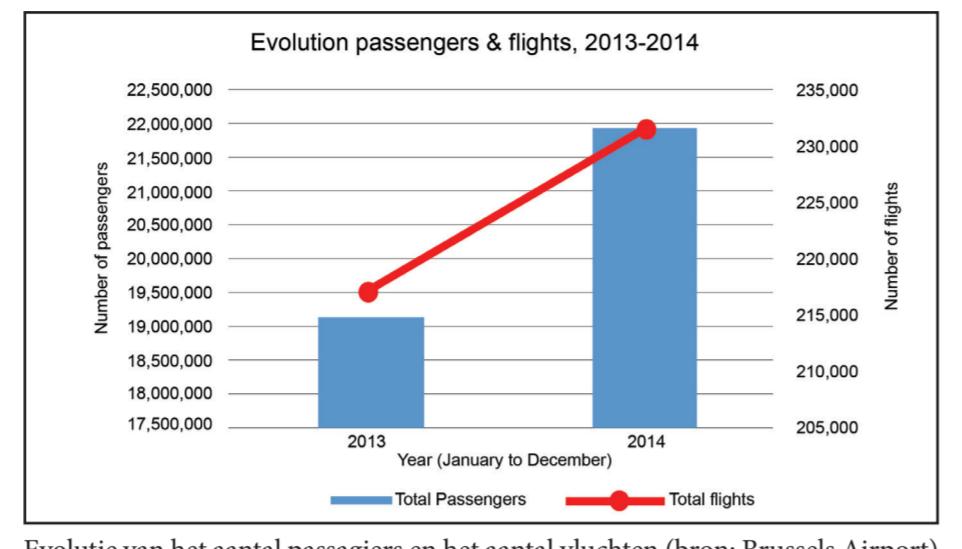
 **Opstijgen:** redelijk spreiden, rekening houdend met het aantal mensen dat lawaaihinder ondervindt. Baten en lasten delen, concentratie nooit meer. Het « Plan Wathete » was over het algemeen goed voor de Oostrand, maar een ruzie met Brussel voeren heeft geen zin, en samen moeten wij dus naar oplossingen zoeken. Merk op dat er steeds over Brussel gevlogen wordt bij het gebruik van 25R: eerst Haren en Evre, dan Schaarbeek, SLW, SPW, Kraainem en Wezembeek (linkse bocht). Op 6 februari 2014 werd het traject van de 25R linkse bocht gewijzigd, en in 70% van de gevallen passerden de vliegtuigen dan na Schaarbeek boven gemeenten zoals SPW (Vogelzang wijk), Oudergem, Watermael, Etterbeek. Ze werden ook niet meer verplicht eerst langs het baken te Huldenberg (gelegen buiten Tervuren, ten Noordoosten van Overijse) te passeren voor ze verder naar het volgende baken vlogen. Wat nodig is is dat de verdeling anders gebeurt, 3 of 4 routes, zoals het bijvoorbeeld het geval is voor het starten 25R rechts richting Noordrand. Maar de huidige situatie (vanaf 4 april) betekent dat 100% van de 25R (linkse bocht) vluchten (dat is zowat de helft van alle vluchten vanaf deze baan) weer boven onze gemeente zullen vliegen, en weer verplicht worden eerst naar het baken van Huldenberg te gaan! Het spreiden van de bocht tot voor kort naar links was ook bedoeld om de directe weg naar het Zuiden te gebruiken, zonder overbodige passage langs Huldenberg.

 **Landingen:** de wind moet het enige criterium zijn, en de normen moeten strikt worden nageleefd. Een ILS¹ op baan 07L zou een prachtig middel zijn om heel wat soelaas te brengen voor de Oostrand als de wind het gebruik van de banen 25 verbiedt. Met zo'n systeem zouden wij het gebruik van de baan 01 met 50% kunnen verminderen: baan 01 zou enkel in geval van Noordenwind gebruikt worden, terwijl bij Oostenwind baan 07 in aanmerking zou komen. De statistieken tonen dat in 2014 baan 01 voor gemiddeld 12,94% van de landingen overdag werd gebruikt (zelfs 23,97% voor de maand juni en 30,45% voor september), terwijl baan 07 slechts in 1,44% van de gevallen over dezelfde periode gebruikt werd. Baan 01 was nooit bedoeld om op grote schaal te worden gebruikt, en het is de hoogste tijd om dit misbruik te stoppen.

 Alle nachtvluchten (behalve spoedgevallen) moeten zo snel mogelijk verboden worden. Het is perfect mogelijk, door gedeeltelijke transfers naar dagvluchten en door samenwerking met andere regionale luchthavens. En het moet binnen de 2 jaar gebeuren, want dan komt er een Europese regel die de nationale beslissingsbevoegdheid ivm de uitbating van luchthavens drastisch gaat beperken.

¹ Instrument Landing System: op de grond geïnstalleerd systeem om vliegtuigen te helpen tijdens de landing

² Zaventem, principal vecteur de pollution atmosphérique in La Libre Belgique van 25 februari 2015 (pp. 24-25) en Bruxelles s'attaque aux particules fines in La Libre Belgique van 1 april 2015 (p. 12)



Middellange termijn

Het regeerakkoord van 9 oktober 2014 voorziet in de oprichting (eindelijk!) van een onafhankelijke autoriteit om geluidsoverlast rond Brussel Nationaal Luchthaven te meten, op basis van het directoraat-generaal van Air Transport controle (DGTA). Dit moet worden uitgevoerd in overleg met de regio's. De geluidsnormen in Vlaanderen moeten een prioriteit worden. Idealiter worden ze dezelfde als in Brussel. Een vliegtuig dat boven Diegem opstijgt vliegt automatisch boven Brussel, ruimt naar rechts of links, en keert dus terug naar Vlaanderen. Vliegtuiglawaai kent geen grenzen, en alle belanghebbenden moeten rond de tafel zitten: een reden meer om een Brussels Metropolitan Region zo vlug mogelijk concreet in het leven te roepen gezien de belangrijke rol die deze organisatie hierin zou kunnen spelen. Het verlengen van de start- en landingsbaan 25L (achteruit!), zodat opstijgende vliegtuigen via een linkse bocht ten Noorden van Kraainem zouden vliegen. De baan moet dan minimum met 2 à 3 km verlengd worden om te vermijden dat Wezembeek een andere Diegem wordt.

Zaventem kan haar strategische geografische locatie gebruiken om een multimodaal knooppunt te worden, zonder dat hiervoor het aantal vluchten moet toenemen (want in dat geval wordt iedereen het slachtoffer). Dit zou het mogelijk maken om belangrijke logistieke activiteiten te behouden en dus ook werkgelegenheid. Wij zien geen nood om de “low cost” te promoten in Zaventem. Charleroi heeft er zijn specialiteit van gemaakt, waarom concurrerend tussen luchthavens gelegen op 60 km afstand van elkaar?

Lange termijn

Door de verwachte ontwikkeling van het luchtverkeer in de komende decennia zal de positie van Zaventem steeds moeilijker worden. Zaventem moet dan ook een City Airport worden: dankzij haar unieke geografische ligging zou de rentabiliteit van deze kleinere luchthaven gegarandeerd worden door hogere tarieven die een bepaald publiek bereid zou zijn te betalen. De luchthaven verplaatsen? Hier toe zijn al verschillende pogingen gedaan in het verleden. De meest concrete was waarschijnlijk de studie van 1992, die Chièvres (luchthaven van de NAVO, op de weg naar Doornik) voorstelde als alternatief. Helaas, Hervé Hasquin (MR) heeft zich toen tegen het voorstel verzet. Andere oplossingen bestaan: er is geen reden waarom de belangrijkste luchthaven-activiteiten van het land per se op 12 km van het centrum van de hoofdstad moeten blijven draaien. In deze problematiek, als voor vele anderen, realiseren wij ons eens te meer hoe sterk wij staan als Kraainem-Unie omdat wij als onafhankelijke politieke partij geen rekening moeten houden met innemenging van buitenaf of hogerhand, en geen compromissen moeten aanvaarden die tegen de belangen van de Kraainemenaars zouden indruisen. Zoals altijd is ons enig doel de prioriteiten van de gemeente en de belangen van de burgers te verdedigen. In dit dossier is het inderdaad moeilijk zowel de periferie als Brussel te verdedigen, tenzij de luchthaven verplaatst wordt, wat op lange termijn onvermijdelijk is. Ondertussen blijven we werken met de betrokken verenigingen (BUTV, Wake-Up, Piste 01 ça suffit,...) om de vervuiling (lawaai en fijnstof²) te beperken. Brusselaars hebben ook veel baat bij deze luchthaven (voor het gebruik en voor werkgelegenheid). Er is dus geen enkele reden om al het opstijgende verkeer vanaf 25R linkse bocht boven de Oostrand te concentreren, noch om het misbruik van 01 voor landingen boven onze daken te handhaven.

Buurtcomités en verenigingen die de Oostrand verdedigen: wie doet wat?

AWACSS ASBL (www.awacss.be)

Awacss is in Wezembeek-Oppem ontstaan. Deze vereniging verzet zich tegen de geluidsoverlast die van de banen 25, 19 (opstijgen) en 01 (landing) komt.

EPURES ASBL (www.epures.be)

Opgericht in 2004; deze beweging heeft zich in eerste instantie gericht op de hinder veroorzaakt door Brussel-National, maar heeft zich ook opgesteld voor andere milieuproblemen, al dan niet gerelateerd aan het grondgebied van de provincie.

(F)AIRWAYS ASBL

(F) FAIRWAYS is een recentelijk opgerichte organisatie zonder winstoogmerk, die ook wil vechten tegen de milieuvontreiniging door vliegtuigen. Meer informatie in de komende weken.

KONKEL (www.piste01casuffit.be/konkel.html)

Konkel wenst alle inwoners van Brussel en de rand bij elkaar te brengen om structurele oplossingen te vinden in dit dossier.

Piste 01 ça suffit ASBL (www.piste01casuffit.be/piste01.html)

Deze beweging is ontstaan in Waterloo, begin van de dalende finale fase naar baan 01 en dus plaats waar alle vliegtuigen samenkomen. De vereniging speelt ook een coördinerende rol tussen de andere in deze rubriek genoemde verenigingen.

Quelques idées reçues que nous ne partageons pas

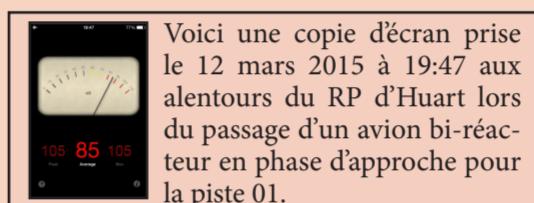
“L'aéroport, situé à l'Est de Bruxelles, est très mal placé.” Dès le moment où il est tellement proche d'une grande agglomération, ou que l'agglomération grandit et s'en rapproche, ce qui revient au même, un aéroport est toujours mal placé. Imaginons qu'il soit situé à Sint-Pieters-Leeuw ou à Beersel - à une douzaine de km du centre de Bruxelles, mais de l'autre côté de la ville. Les problèmes seraient encore plus nombreux puisque les atterrissages par vents dominants du Sud-Ouest survoleraient tous Bruxelles à basse altitude. Il est fort probable que l'aéroport aurait alors été déplacé depuis longtemps.

L'idée que l'on pourrait facilement séparer passagers et cargo. Le « business model » actuel des compagnies ne le permet plus, et la plupart des avions « passagers » transportent également une partie importante de fret. La conséquence est qu'il est extrêmement difficile de « délocaliser » massivement les activités fret vers un autre aéroport tant que Zaventem ne devient pas un « City Airport ».

Les nombreux jobs en perspective : à très court terme peut-être. La technologie évolue vite dans ce secteur et il ne faudra pas attendre bien longtemps pour que toute la manutention soit mécanisée à l'aide de robots (voir par exemple des auteurs comme Carl Benedikt Frey, Michael A. Osborne, Jeremy Rifkin,...).

“Les gens qui sont venus s'installer en périphérie l'ont fait en connaissance de cause.” C'est en partie vrai, et les gens qui viennent habiter à proximité d'un aéroport ne demandent pas « zéro avions ». Mais il faut une répartition équitable, pas de concentration, et encore moins une utilisation systématique largement injustifiée, accompagnée de décollages qui se feront à nouveau de plus en plus nombreux au-dessus de nous, le tout couronné par la perspective annoncée par Brussels Airport d'une sérieuse augmentation des mouvements espérée pour les prochaines années. Tant la piste 01 que la 07 ne doivent être utilisées que par vent fort, comme ce fut le cas jusqu'au début des années 2000. Atterrir par les 2 pistes 25 est logique, car on survole des couloirs peu construits, prévus pour les atterrissages.

Les avions sont devenus 50% « moins bruyants » que dans les années '90. Comme l'échelle de mesure (dB) est logarithmique, l'effet n'est pas nécessairement évident. Au niveau de la perception au sol, il ne s'agit sûrement pas d'une « réduction de moitié », et encore moins pour tous les avions - les gens qui habitent la périphérie depuis 40 ans peuvent en témoigner. Les enregistrements du sonomètre Wake Up Kraainem/AWACSS en septembre 2014 montrent d'ailleurs clairement une majorité de mouvements dans la gamme 75-80 dB (c'est-à-dire la zone de « fatigant » à « pénible » sur les échelles largement utilisées



Voici une copie d'écran prise le 12 mars 2015 à 19:47 aux alentours du RP d'Huart lors du passage d'un avion bi-réacteur en phase d'approche pour la piste 01.

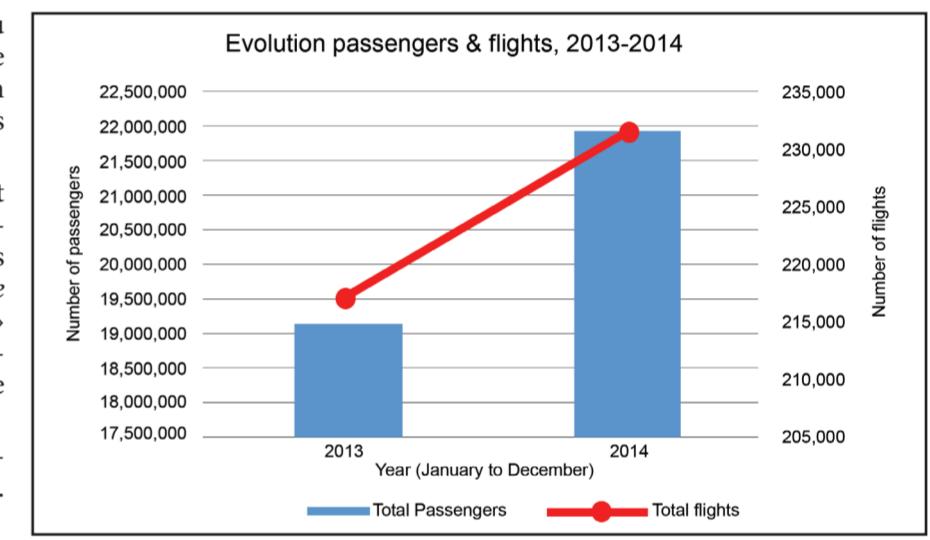
Alors que peut-on faire à court, moyen et long terme ?

Bien sûr, l'ambition des responsables de Brussels Airport est d'aller encore beaucoup plus loin au cours des prochaines années. On ne peut pas leur reprocher de faire leur boulot. On peut par contre se poser la question de savoir dans quelle société nous souhaitons vivre, et comment évaluer de façon globale la valeur ajoutée des activités industrielles concernées par rapport aux nuisances engendrées pour un grand nombre de personnes.

Aucun plan de répartition ne fonctionnera de manière satisfaisante pour le maximum de gens tant que le nombre de vols augmentera d'année en année (voir graphique et ce n'est qu'un début) : le ping-pong NIMBY («not in my backyard») entre Bruxelles et la périphérie auquel nous assistons depuis des années n'engendrera que frustrations et tensions communautaires. « Croyez bien que je mesure l'impact des nuisances sonores et que je continuerai à tout faire pour soulager les personnes survolées » est la formule standard que l'on reçoit lorsque l'on écrit aux responsables politiques. Il est fort probable que la même formule est utilisée, avec des variantes, aussi bien pour les survolés de la périphérie que ceux de Bruxelles.

Ce n'est évidemment pas une raison pour se laisser faire, et nous appuyons sans réserve les associations précitées qui font un travail très utile pour faire respecter les droits des citoyens de la périphérie.

* Exemple du projet « Connector » qui a été inauguré en grande pompe en mars 2015 :
www.brusselsairport.be/fr/corporate/connector/



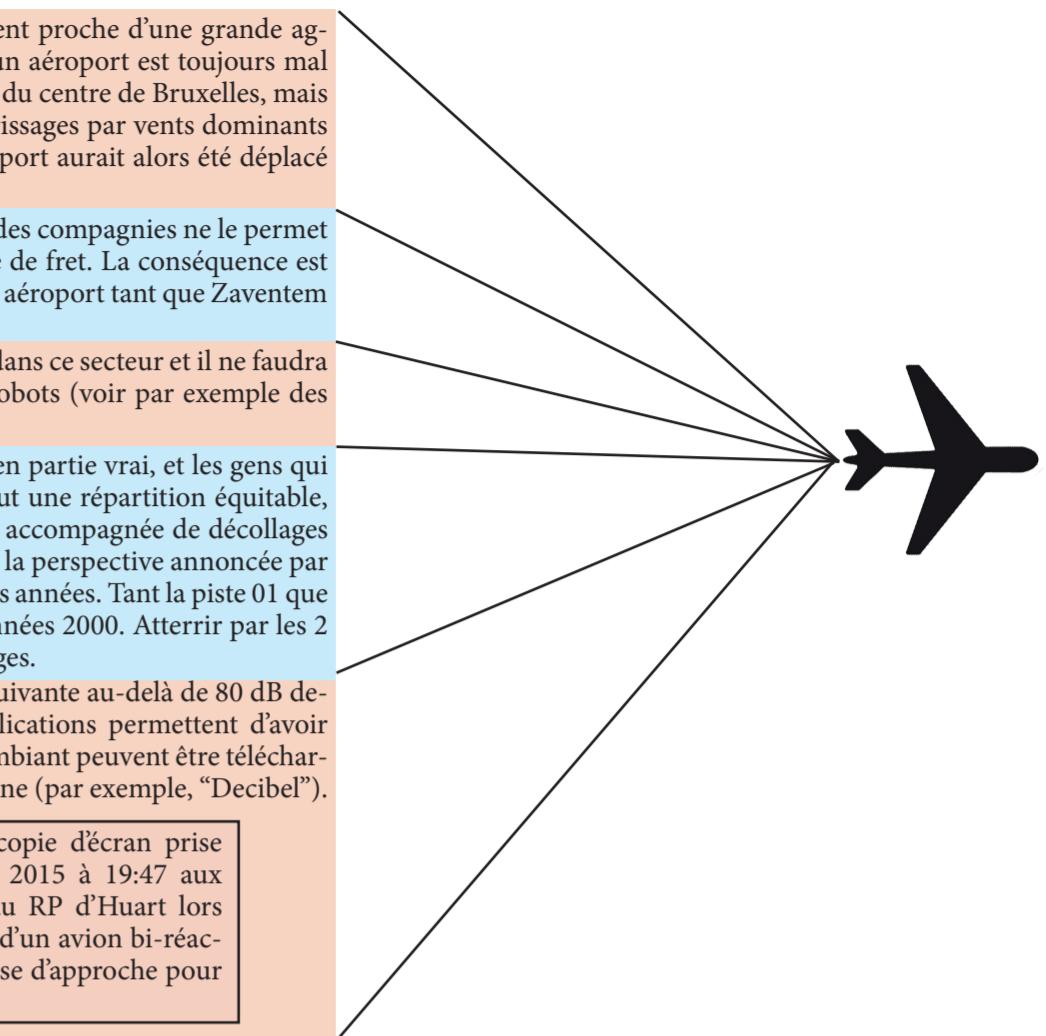
Court terme

 Décollage : répartition équitable, en tenant compte des populations impactées. Concentration, pas question.

Le « plan Wathete » était plutôt bien pour nos communes de l'Oostrand, mais il ne faut pas entamer une guerre avec Bruxelles et c'est ensemble qu'il faut trouver des solutions. Notons que Bruxelles est toujours survolée en cas d'utilisation de la 25R : d'abord Haeren, puis Evre, Schaarbeek, WSL et WSP. Ensuite Kraainem / Wezembeek (virage gauche). Le 6 février 2014, la trajectoire du virage gauche a été modifiée pour une grande partie (pas la totalité, mais bien ± 70%) des décollages 25R virage gauche, faisant passer les avions après Schaarbeek sur des communes comme WSP (quartier Chant d'Oiseau), Auderghem, Watermael, Etterbeek. A partir du 6 février 2014, les avions ne devaient plus passer obligatoirement par la balise d'Huldenberg (située au-delà de Tervuren, au Nord-Est d'Overijse) avant de mettre le cap sur leur balise suivante. Ce qu'il faudrait, c'est que la répartition se fasse autrement, sur 3 ou 4 couloirs par exemple, comme c'est le cas pour les départs 25R virage à droite vers le Noordrand. Depuis le 2 avril 2015, c'est 100% des décollages 25R virage gauche qui doivent à nouveau passer obligatoirement par Huldenberg et passent donc tous au-dessus de notre commune. Ces départs vers la gauche représentent ± 49% de tous les départs de la 25R ! L'éclatement du virage gauche vise à faire utiliser la trajectoire directe par les avions vers le Sud, sans passage inutile par la balise d'Huldenberg.

 Atterrissage : le choix de la piste doit être basé essentiellement sur la direction du vent, en respectant strictement les normes. Un ILS sur la piste 07L soulagerait superbement l'Oostrand lorsque le vent ne permet pas l'utilisation des pistes 25 : ce système permettrait en effet de réduire jusqu'à 50% les atterrissages qui passent aujourd'hui sur la 01 en n'y gardant que les atterrissages par vent de Nord et en faisant passer sur la 07L les atterrissages par vent d'Est. Les statistiques d'utilisation des pistes montrent que la piste 01 a été utilisée en moyenne pour 12,94% des atterrissages de jour en 2014 (ce pourcentage montant jusque 23,97% pour le mois de juin et 30,45% pour le mois de septembre), alors que la piste 07 n'a été utilisée pour ces atterrissages de jour qu'à concurrence de 1,44% pour la même période en 2014. La piste 01 n'a jamais été destinée à être utilisée intensivement, et il est temps de faire cesser cette utilisation abusive.

* « Instrument Landing System » : système basé au sol qui permet de guider un avion pour l'aider lors de la phase d'atterrissement



Long terme

 Nuisances sonores
CONCENTRATION
PLUS
QUESTION

L'évolution du trafic aérien dans les décennies à venir est telle que la position de Zaventem devient à terme intenable. Zaventem doit devenir un City Airport. Pour assurer sa rentabilité, il pourrait devenir beaucoup plus cher en proposant un accès privilégié à la capitale pour un trafic adapté en profitant de sa position géographique exceptionnelle. Déplacer l'aéroport ? Historiquement, il y a déjà eu plusieurs tentatives d'envisager de déplacer tout ou partie de l'aéroport. La plus concrète fut probablement l'étude de 1992 qui proposait Chièvres (aéroport OTAN, sur la route de Tournai) comme solution. Malheureusement, Hervé Hasquin (MR) s'y est opposé à l'époque. D'autres solutions existent : il n'y a pas de raison que les principales activités aéroportuaires du pays restent figées à 12 km du centre de la capitale.

· "Zaventem, principal vecteur de pollution atmosphérique" dans *La Libre Belgique* du 25 février 2015 (pp. 24-25) et "Bruxelles s'attaque aux particules fines" dans *La Libre Belgique* du 1er avril 2015 (p. 12)

Qui fait quoi parmi les associations de riverains qui défendent la périphérie Est de Bruxelles ?

AWACSS ASBL (www.awacss.be)

Awacss trouve son origine à Wezembeek-Oppem. Cette association lutte contre les nuisances sonores des avions, que l'on parle de décollages 25, 19 ou d'atterrissements en 01.

EPURES ASBL (www.epures.be)

Créé en 2004, ce groupement de citoyens et son comité a mis dans un premier temps l'accent sur les nuisances aériennes provoquées par Bruxelles-National, mais s'est ensuite ouvert à d'autres problématiques environnementales, liées ou non au territoire de la province.

(F)AIRWAYS ASBL

(F)airways est une ASBL créée récemment et qui veut également lutter contre les nuisances des avions. Davantage de renseignements dans les semaines à venir.

KONKEL (www.piste01casuffit.be/konkel.html)

Le comité KONKEL s'inscrit dans une approche solidaire qui vise à rassembler l'ensemble des résidents de Bruxelles Capitale et de sa périphérie de l'est afin de trouver des solutions structurelles dans le dossier du survol.

Piste 01 ça suffit ASBL (www.piste01casuffit.be/piste01.html)

Ce mouvement trouve son origine à Waterloo, début de la phase d'approche pour la piste 01 et donc regroupement des avions à cet endroit. L'ASBL joue également un rôle de coordination entre les autres associations mentionnées sous cette rubrique.

Source : www.piste01casuffit.be



Planes over Kraainem – the facts

Kraainem-Unie has its origins in the same civic action that animates the various associations fighting against the noise and air pollution caused by the concentration of air traffic over Kraainem (see list above). As a local citizens' initiative ourselves we support the important work of these organisations: political lobbying on behalf of the inhabitants, noise level monitoring, legal action, etc.

In February 2014, after more than 10 years, the punishing concentration of air traffic over Kraainem came to an end (the so called 'Plan Wathelet'). Instead, people living in Brussels got a lot more of it. Their reaction was immediate and virulent: a successful popular and highly mediated campaign quickly showed the various political parties where their interests (and their votes) lay. The promise was soon made to return to the previous system by April this year, which has now been done - the result of a mix of political panic and nimby-ism. The people of Brussels think it is quite all right for you and me to have all the noise of an airport from which they benefit probably more than we do.

What is it all about?

The runways at Zaventem are 12 km from the centre of Brussels. This makes it essentially a city airport. The problem is that it is run as an international airport, with not only European but also long distance flights, freight services and, in recent years, a growing presence of low cost operators. The airport is a major economic hub and it is scheduled to expand further in years to come, so for the surrounding built up areas the problem is likely to get worse.

Zaventem has three runways, which can be used in both directions. It is the concentration of takeoffs and landings on two of these runways, as well as the flight paths used, that cause the problem for Kraainem and other parts East of Brussels (see map on p.2). This applies to runways 01 (landing approach low over Kraainem and Woluwe) and 25 R (take offs over Kraainem). Both runways are frequently used when wind conditions clearly point to an alternative choice. The reasons for this are largely political.

So what can be done?

49% of all takeoffs from runway 25 R (to the West) turn left (to go South or East). All of them are forced to make a tight (and noisy) turn over Kraainem towards the first navigation beacon situated to the East. There is in fact no point in doing so for planes heading South. This particular flight path could be split into 3 or 4 corridors, as is the case for takeoffs from the same runway that turn right (to the North).

As for landings, a stricter application of wind criteria would in itself reduce the excessive use of 01. Today this runway is being used in the event of North or East winds. If runway 07 could be equipped with an instrument landing system, it could take all East wind landings. This would be a great relief to Kraainem and its neighbours as the number of landings on 01, low over our houses and gardens, would thus be reduced by 50%. Another measure that should be taken is to ban all night flights and divert these to other airports not situated in built up areas.

In the longer term, the development of Brussels as a regional hub offering a full range of services from regular to low cost and cargo services is unsustainable so close to the centre of a major city. Zaventem does however have a future as a city airport, with less but more profitable traffic for a specific market. This implies that the national airport has to be moved somewhere else, an idea that has been around for years but has so far run into inextricable political complications.

Generally speaking, the various levels of government in Belgium (federal, Flanders, Wallonia, Brussels) need to sort this problem out on the basis of burden sharing (flight paths will be over most of the people at least some of the time) and safety criteria (taking off with a tail wind is not good practice).



Vliegtuiglawai: concentratie nooit meer!

Kraainem-Unie steunt de verenigingen die tegen geluidsoverlast (en vervuiling) van vliegtuigen strijden (UBCNA, Wake-Up Kraainem, Piste 01 ça suffit,...). Velen van ons zijn er ook lid van. Deze organisaties volgen de dagelijkse ontwikkelingen in deze complexe materie, organiseren gerechtelijke procedures, zorgen voor een betere naleving van de veiligheids- en vervuilingsnormen, enz.

Toch zouden we graag onze visie geven en proberen een aantal oplossingen voor te stellen van korte naar lange termijn.

Waar hebben we het over?

De luchthaven ligt slechts op 12 km van het centrum van Brussel (zie kaart met landingsbanen).

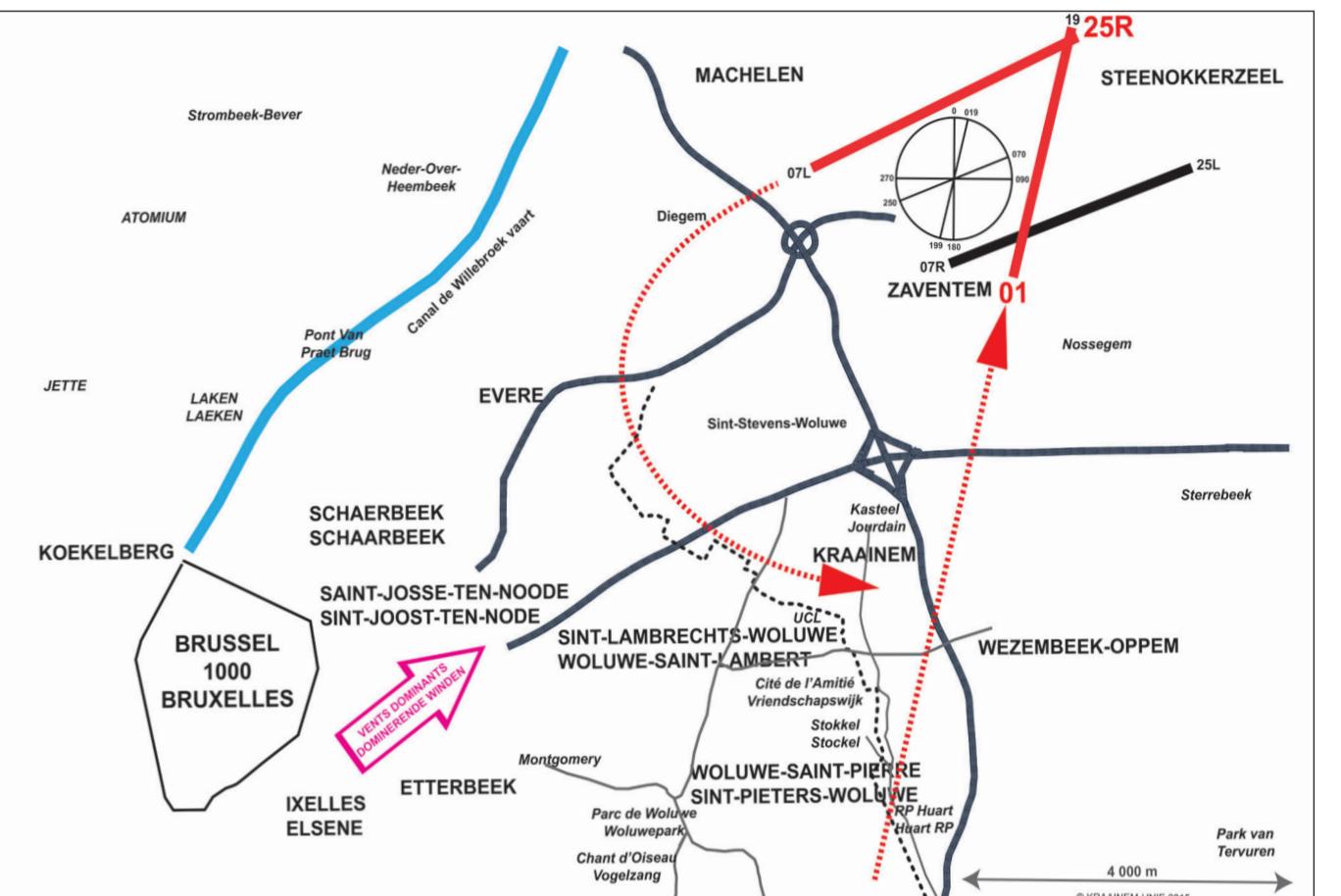
De nummers van de banen op onze kaart komen overeen met de eerste 2 cijfers van hun oriëntatie met een kompas (000° tot 360°). Zo wordt de baan «01» eigenlijk op 019° georiënteerd, en de banen «25» op 250°. «L» en «R» voor «links» en «rechts».

Een vliegtuig landt en stijgt op tegen de wind in, met een zekere tolerantie (de bekende «wind normen»). Bv. voor de landing mag baan 25 in principe niet meer gebruikt worden indien de wind van achteren boven de 7 knopen komt ($\pm 13 \text{ km/h}$), dit is inclusief windstoten¹. Afhankelijk van de richting van de wind moeten dan de banen 01 of 07 worden gebruikt. De wind wordt sterker met de hoogte², en kan soms in de andere richting waaien ten opzichte van de wind op grond niveau. Dit is uiteraard voor interpretatie vatbaar en kan verwarringen zijn.

De banen die problemen voor de inwoners van Kraainem opleveren (zoals voor een groot deel van de oostelijke rand van Brussel) zijn 01 en 25R. De 01 omdat zij op een illegale manier³ misbruikt wordt voor de landing, en de 25R vanwege opstijgen "links", die in het kader van het "Plan Wathelet"⁴ over een aantal sectoren verdeeld werden (ook boven Brussel), maar die vanaf 2 april 2015 weer massaal boven de Oostrand liggen.

Eén van de fundamentele verschillen tussen landen en opstijgen ligt in het feit dat opstijgende vliegtuigen vrij gemakkelijk bochten kunnen maken om verschillende routes te volgen (met inachtneming van veiligheidsmaatregelen), maar dat dalende vliegtuigen lang voor de luchthaven een bepaald traject moeten volgen. In het geval van baan 01 bijvoorbeeld begint dit traject boven Waterloo, op 25 km van de luchthaven. Vandaar dat die vliegtuigen allemaal precies op dezelfde plaats passeren als ze boven Kraainem vliegen.

Bij de uitvoering van het «Plan Wathelet» heeft de beweging «Pas Question» heel wat heisa gemaakt over de lawaaihinder over Brussel: vooral over opstijgende vliegtuigen. Men mag echter niet vergeten dat een vliegtuig dat omhooggaat eerder ook geland is...



¹ Windstoten inbegrepen! Het onderscheid is van belang omdat er 30 jaar lang (1971-2003) op Brussel Nationaal gevlogen is met een limiet van 8 knopen uitgezonderd windstoten, en dit zonder problemen. Voor de baan 01 betekende dit een gebruik van ± 30 dagen per jaar, slechts enkele uren en veel minder 's nachts.

² Dit begrip werd pas in 2013-2014 in de AIP (Aeronautical Information Publication) geïntroduceerd, dus zeer recentelijk. Bij ons wordt het vooral gebruikt om de keuze van de baan 01 te rechtvaardigen als geen andere uitleg gevonden kan worden...

³ Niet in overeenstemming met de uitspraak van het Brusselse Hof van beroep van 17 maart 2005, oordeel in cassatie bevestigd.

⁴ In feite is er geen «Plan Wathelet», maar een plan in 7 fasen van besluiten die in de periode van de heer Schoupe door de Raad van Ministers in 2008 en 2010 genomen werden. De heer Wathelet is de zondebok, maar de bijbehorende overeenkomsten werden eerder door veel politici ondertekend...

Enkele ideeën die we niet delen

«De luchthaven is slecht gelegen». Zodra een vliegveld dicht bij een grote agglomeratie ligt, of de agglomeratie er naartoe groeit, wat eigenlijk op hetzelfde neerkomt, is een luchthaven altijd slecht gelegen. Stel je voor dat ze in Sint-Pieters-Leeuw of Beersel gelegen zou zijn, een twaalfde km van het centrum van Brussel, maar aan de andere kant van de stad. De problemen zouden nog groter zijn, omdat de meeste vliegtuigen boven Brussel op lage hoogte zouden moeten passeren wegens de overheersende Zuid-Westen winden. Maar als dat zo was dan was de luchthaven waarschijnlijk al lang verplaatst.

Het idee dat men gemakkelijk passagiers en vracht zou kunnen splitsen. De huidige "business models" van de luchtvaartmaatschappijen laten dit niet meer toe, en vliegtuigen voor passagiers vervoeren steeds meer cargo. Bijgevolg kunnen de meeste vrachtactiviteiten niet zomaar verplaatst worden, tenzij uiteraard Zaventem een zg. City Airport wordt.

De veerbelovende job gelegenheid en de duizenden banen die volgens Brussels Airport gecreëerd zouden kunnen worden: misschien wel op korte termijn. De technologie evolueert razendsnel in deze sector, en het zal niet lang duren voor dat deze werkgelegenheid weer verdwijnt (zie bij voorbeeld auteurs zoals Carl Benedikt Frey, Michael A. Osborne, Jeremy Rifkin,...).

«De mensen die in de periferie kwamen wonen waren op de hoogte van de situatie». Dit is deels waar, en de mensen die in de buurt van een luchthaven wonen vragen ook niet «nul vliegtuigen». Maar er moet wel een eerlijke verdeling komen, en zeker geen concentratie, om nog niet te spreken over een systematisch en onterecht gebruik van bepaalde banen. Dit allemaal met de leukste perspectieven van Brussels Airport, die nog veel meer bewegingen voorziet in de komende jaren. Zowel baan 01 als 07 mag trouwens alleen worden gebruikt bij harde tegenwind, zoals het geval was tot in de vroege jaren 2000. Landen via de 25 banen is logisch omdat dan zones met weinig woningen betrokken worden.

De vliegtuigen zijn 50% "stiller" geworden dan in de jaren '90. De meetscalaal (dB) is logaritmisch, en het effect is daarom niet altijd duidelijk. Op het niveau van de waarneming op de grond, betekent die 50% eigenlijk geen "halveren", en zeker niet voor alle vliegtuigen, vraag het maar aan mensen die hier al 40 jaar wonen. Opnames van de Wake Up Kraainem / AWACSS geluidsmeter in september 2014 tonen een duidelijke meerderheid van metingen in de zone 75-80 dB (het gebied "vermoeiend" tot "problematisch" op de meeste schalen van "waargenomen ruis"). De volgende zone voorbij 80 dB wordt zelfs "scha-

Zie bij voorbeeld deze afbeelding van een iPhone scherm, genomen op 12 maart 2015 om 19:47 in de nabijheid van het d'Huart rondpunt, terwijl een 2-motorig vliegtuig boven die plaats vloog om te landen op baan 01.