

Le future de Liège passe par nos oreilles

Bemerkingen bij het onderzoek vergunningen Liège Airport

Tot 15 maart 2021 kunnen vragen en bemerkingen gemaakt rond de vergunningsaanvragen van Liège-Airport.

Waar kan men terecht?:

Frédéric DOSSIN
Rue de l'Aéroport B50
4450 GRACE-HOLLOGNE

fdo@liegeairport.com

Volgende video werd hieromtrent ter beschikking gesteld:

https://www.youtube.com/watch?v=8U4RKS5hwD4&feature=emb_title

Hierin wordt meegedeeld dat Liège Airport een nieuwe vergunning aanvraagt voor de komende 20 jaar. Tegelijk wordt ook een aanvraag ingediend om de noordelijke startbaan te verlengen van 2340 m naar 3286 m. Met een verlenging aan westzijde van 300 m en aan oostzijde van 600 m.



Kencijfers van Liège Airport: (uit de video)

Omsztcijfer: 40 miljoen euro.

2020: 9100 TWS direct en indirect (RTBF: 3420 FTE's direct)

Verwachte uitbreiding tegen 2040 16000 FTE's.

In de video wordt ingegaan op de TROEVEN van Liège Airport:

1. Flexpress: H24/7 "sans restriction" (overeenkomstig een Waals gewestelijk decreet)
2. Non congestionné
3. Environnement maîtrisé et protégé

--

Voorzien wordt om over een periode van 20 j. 600 miljoen euro bijkomend te investeren in functie van het Masterplan 2040.

--

De vrachtrafiek is tussen 1998 en 2020 x 7

ÉVOLUTION ET RÉSULTATS



Verwachte evolutie: verder stijgend.

Gemiddeld stijgt de vervoerde vracht met 9%/jaar

Er wordt verwacht dat er tegen 2040 65 000 vluchten op jaarbasis extra bereikt worden. In 2020 waren er 40 300 vluchtbewegingen.

Wat rekenwerk:

Samen met de 40 300 vluchten (opstijgen en landen samen) in het jaar 2020 geeft dat tegen 2040 **105 300 vluchtbewegingen per jaar**, of volgens het **principe van 24/7 "sans restricton"**:

12 vluchten per uur of 1 vluchtbeweging om de 5 minuten gedurende dag èn nacht.

Zelfs met verlaging van de verhouding nacht/dag-vluchten zal de drukte in de nacht toenemen.

Wat ook opvalt: men verwacht dat het **aantal vluchtbewegingen** in 20 jaar zal toenemen met een **factor x 2,5**. Terwijl de verwachte tewerkstelling slechts zal toenemen **van 9 100 tot 16 000**.

Met andere woorden de tewerkstelling stijgt duidelijk niet in gelijke mate met de toename van de te behandelen vracht en de toename van hinder.

E-Commerce, de grote groeier: van 385000 collis in 2017 naar 500 miljoen in 2020

Jaarlijkse CO2-uitstoot van de luchthaven moet omlaag:

Vanaf 2023 zou de luchthaven niveau 3 moeten bereiken. Dit houdt een integratie van de hele keten in, in functie van CO2-uitstoot. 2030 is te dicht bij! **De technologieën zullen nooit in staat zijn om volledige CO2-neutraliteit te behalen.** Objectief is om de uitstoot van de luchthaven "zo veel mogelijk" terug te dringen. En het resterende deel te compenseren via een plantageproject in Madagaskar. Tegen 2050 Net Zero, via een evolutie van de technologieën die dat mogelijk zullen maken.

Bij deze CO2-balans wordt enkel gesproken over de werking van de luchthaven zelf.

De CO2-uitstoot van het vliegtuigverkeer zelf staat blijkbaar los van deze CO2-reductie-verplichting van de luchthaven. Commerciële elektrische vliegtuigen zijn nog niet voor morgen.

--

De video's van <https://www.sowaer.be/environnement/> vertellen iets over de vluchtbewegingen zelf.

Zuid-Limburg is vooral betrokken bij: Décollage-Sens moins fréquent, in geval van oostelijke windrichtingen.

En verder **Atterissage - Sens Habituel, in geval van westelijke windrichtingen.**

In beide gevallen wordt de vluchtkeuze ingegeven door:

"au dessus les zones moins dense peuplées de la Hesbaye"!

Voor deze **noordoostelijke zone** gaat het om volgende gemeenten:

- Bassenge: 8905 inw.
- Juprelle: 9474
- Riemst: 16696
- Tongeren: 31223
- Herstappe: 78
- **TOTAAL: 66376 inw. (dense peuplées?)**

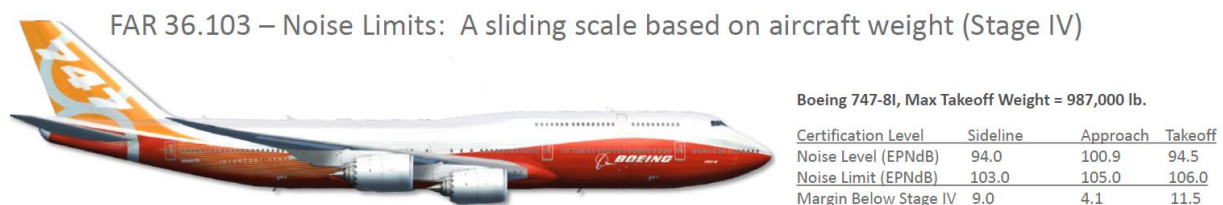
Afhankelijk van de windrichting en de uitgetekende routes worden telkens meer dan 50000 inwoners in hun nachtelijke rust bedreigd.

Nachtvluchten vormen hét hoofdprobleem

Met een uitbreiding van 40000 naar ruim 10000 vluchtbewegingen is het onvermijdelijk dat er ook een uitbreiding van nachtvluchten dreigt voor het "moins dense peuplée Hesbaye".

De klemtoon van Liège Airport ligt op vrachtvervoer.

Dit gebeurt overwegend met **viemotorige vliegtuigen van het type B-747, vaak met een ouderdom van 25-30 jaar.** Kortom de meest lawaaierige vliegtuigen die momenteel courant in gebruik zijn.



Voor Tongeren is de grootste hinder te verwachten **bij oostelijke windrichtingen.** Vliegtuigen stijgen dan op in oostelijke windrichting. In de zomer, wanneer nogal wat mensen met open ramen wensen te slapen, leveren weerdagen met oostelijke windrichtingen vaak erg warme nachten op. Het gaat dan doorgaans om hoge luchtdruksituaties die dagen kunnen aanhouden.

In de praktijk blijken vliegtuigen bij oostelijke windrichtingen **vaak via een spiraalbeweging, die over Tongeren loopt, hoogte te winnen om** dan vervolgens naar hun bestemming te vliegen.

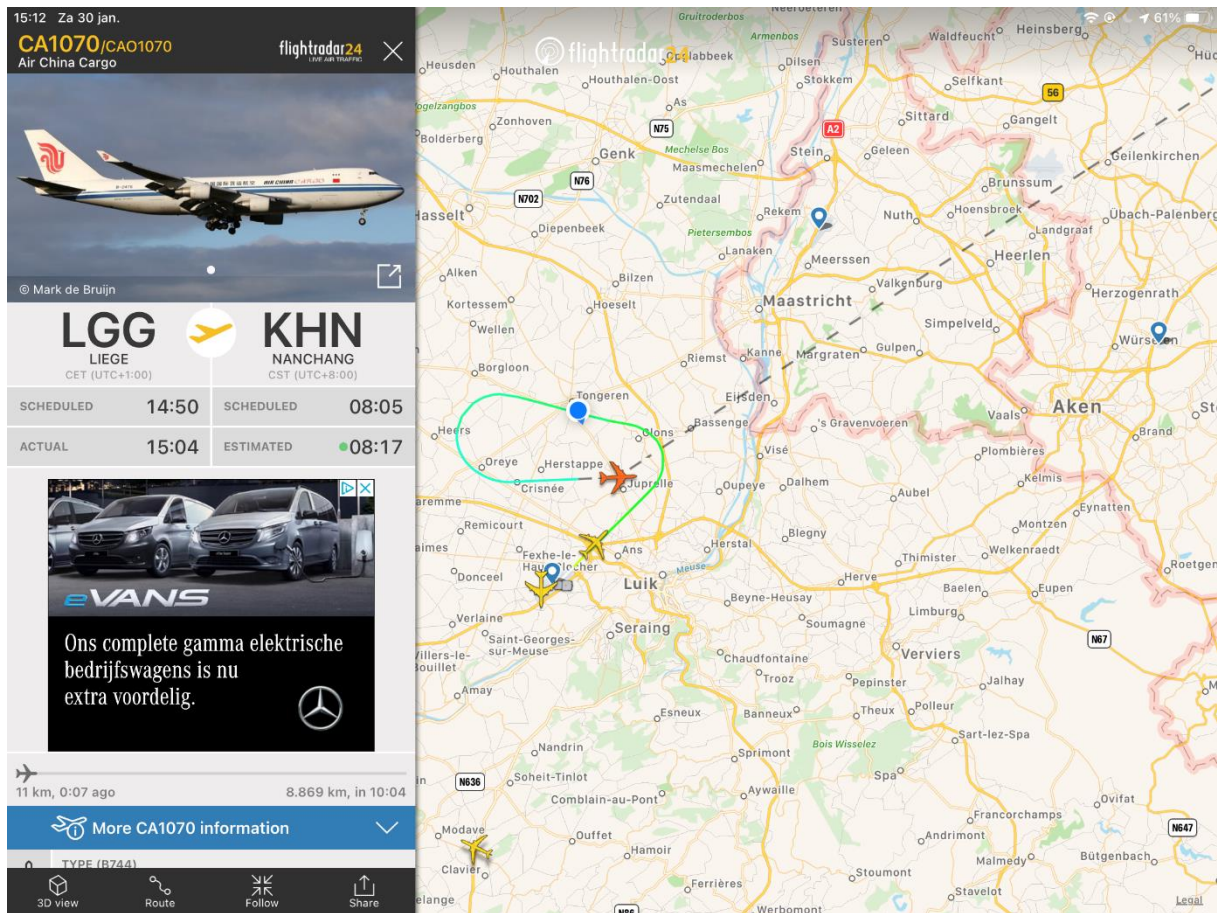
Deze spiraalvormige stijgbeweging loopt bij deze oostelijke windrichtingen boven Noord-Luik (Juprelle - Bassenge) en vervolgens ZO-Limburg (Riemst - Tongeren).

Vervolgens kiezen de vliegtuigen koers in de richting van:

1] China, 2] Midden-Oosten, 3] Noord-Amerika en 4] Afrika.

Onder een hoogte van 2500 m zorgen deze vluchten duidelijk voor lawaaioverlast, zeker tijdens de nacht!

Vb. Een typische spiraalbeweging. (bron: app flightradar24)



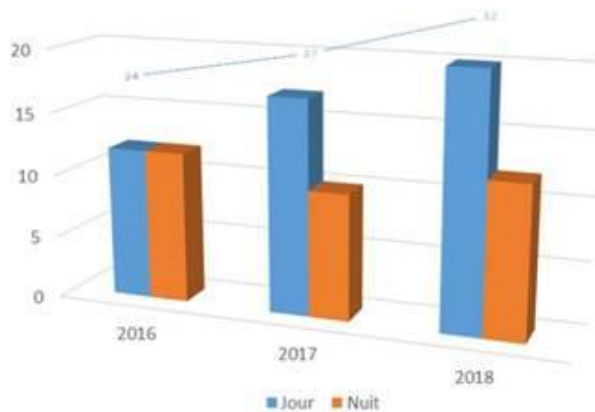
Verdere problemen:

1. Uitstoot van vliegtuigen: CO₂, fijnstof en andere luchtvervuilende stoffen.
2. Bij calamiteiten wordt er niet gearzeld om kerosine te lozen.
De lozing boven Verviers eind februari 2021, blijkt geen alleenstaand geval.
3. Het Waalse gewest doet inspanningen om huizen op te kopen, te isoleren tegen geluidsoverlast in het Waals gewest. Maar in het Vlaamse gewest stellen zich evenzeer problemen.

Nachtvluchten

Fig. uit: <http://www.awans.be/commune/services-communaux/environnement/20190220-commune-dawans.pdf>

Nombre de mouvements (atterrissages ET décollages) d'appareils de type « HEAVY » - moyenne par 24h



Er werden de voorbije jaren inspanningen gedaan om het volume van nachtvluchten constant te houden. Dit is positief, maar niet voldoende voor de leefbaarheid van Haspengouw. Deze regio wordt misschien als dun bevolkt ingeschat, nochtans gaat het om honderdduizenden inwoners zoals de bevolkingstabel onderaan duidelijk maakt.

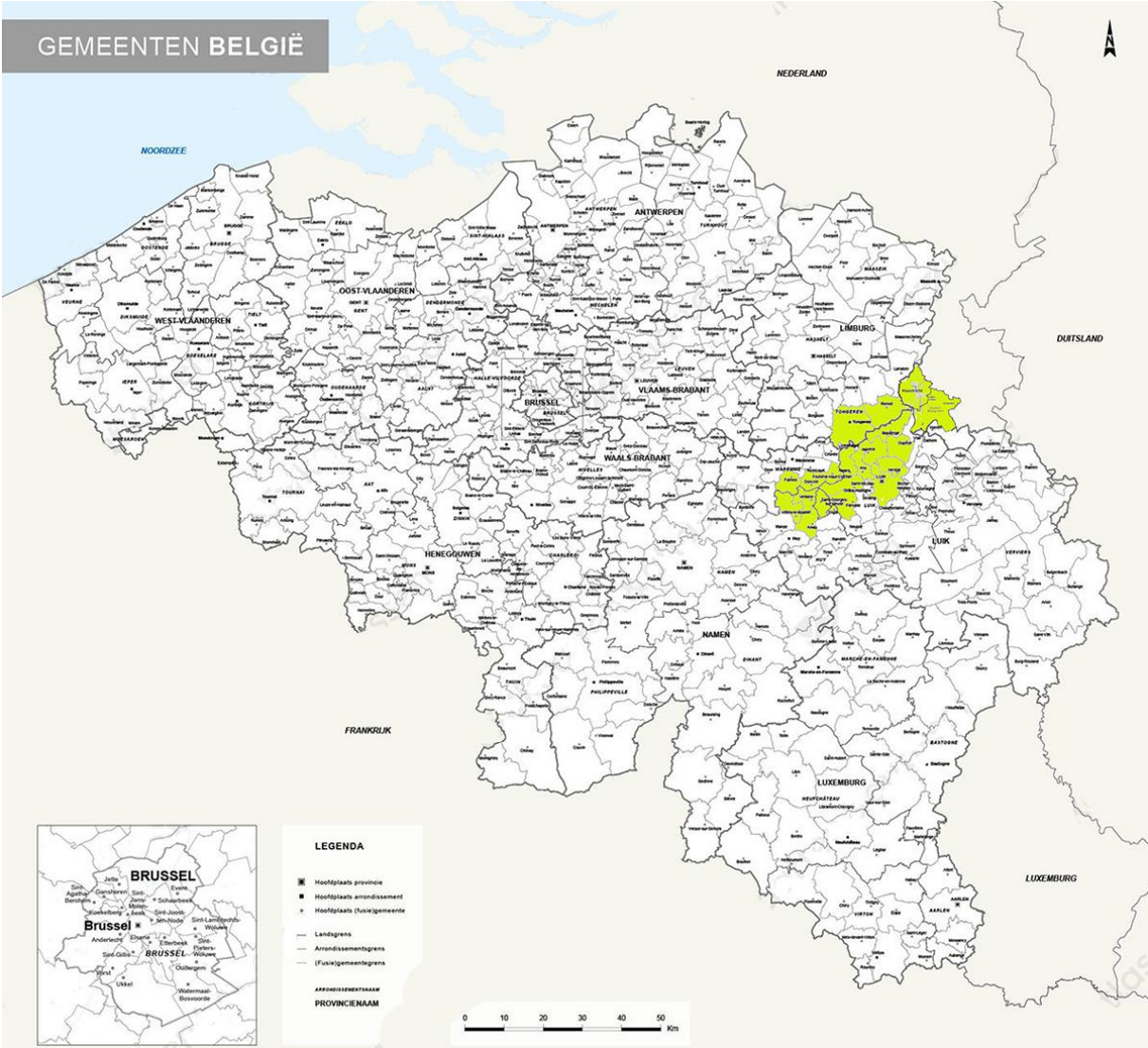
Luchtverkeer is niet bepaald het meest milieuvriendelijke en duurzame vervoerssegment!

Wat vragen we:

1. **Sterke beperking van nachtvluchten tussen 23 u en 7 u.** Vooral storend is een aangehouden cadans van minder dan 15 minuten per vluchtbeweging. Een cadans van start en landing van minder dan 15 minuten tijdens de nacht is een ontoelaatbare bedreiging voor de nachtrust van **Haspengouw** en dit voor **honderdduizenden bewoners**. (zie tabel onderaan)
2. **Gebruik van jongere veel minder lawaaierige en milieuvriendelijkere vliegtuigtypes** zowel voor vervoer van vracht als passagiers.
3. **Hertekening van de vliegroutes.**
In de noordoostelijke vluchtzone wordt al te vaak voor alle bestemmingen pal over de stad Tongeren en Riemst gevlogen, zowel voor vluchten naar en van Noord-Amerika als naar en van Afrika en Azië. Vaak wordt via spiraalvormige lussen hoogte gehaald boven Noord-Luik en Zuid-Limburg, telkens worden tienduizenden mensen in de lawaaihinder getroffen.

Le future de Liège passe par nos oreilles!

Bij het publiek onderzoek worden betrokken:



Inwoners jan. 2021 (StatBel)	
Amay	14361
Ans	24488
Awans	9189
Bassenge	8905
Donceel	3113
Engis	6201
Faimes	3947
Fexhe Le Haut Clocher	3266
Flémalle	26366
Grâce Hollogne	22820
Herstal	40124
Juprelle	9474
Liège	195759
Oupeye	25354
Saint-Georges sur Meuse	7053
Verlaine	4244
Villers le Bouillet	6591
Riemst	16696
Tongeren	31223
Maastricht	121558
Eijsden	9528
Totaal	590260
Niet vermeld:	
Herstappe	78
Saint Nicolas	24255
TOTAAL	614593