

Pleidooi voor een Leuvense regio zonder klachten over vliegtuiglawaai

De luchthaven van Zaventem ligt op slechts 15 km van Leuven. Toch was er decennia lang (tot in 2000, toen het gemorrel aan de windnormen begon) amper sprake van klachten ten gevolge van lawaaioverlast in de Leuvense regio.

Dit kwam doordat men bij het uitwerken en toepassen van de ruimtelijke ordening ten oosten van de luchthaven, en dit in schril contrast met de andere regio's rond de luchthaven, decennia lang effectief rekening had gehouden met de nabijheid van de luchthaven en de overlast die deze veroorzaakte.

Vóór 2000 werd er op de luchthaven van Zaventem quasi permanent opgestegen in westelijke richting. De **landende** vliegtuigen werden hierbij geconcentreerd in 2 stroken (in het verlengde van de 2 parallelle opstijg- en landingsbanen) die zich situeren ten noorden van Leuven en strekken tot in Rotselaar. Dit is duidelijk te zien op de kaart met berekende geluidscontouren voor het jaar 2000 (zie figuur 1). Dit zijn de 2 'historische lawaaicorridors' (de zogenaamde 07-corridors) waarbinnen de geluidsrichtlijnen van de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie) geschonden worden en waar hierdoor aan levenskwaliteit wordt ingeboet. Deze corridors zijn eigenlijk ongeschikt voor bewoning en zullen dat blijven zolang de luchthaven operationeel is. De reden waarom de geluidscontouren tot het jaar 2000 zo geconcentreerd zijn in de Leuvense regio komt omdat die historische corridors quasi permanent gebruikt werden: namelijk gemiddeld 96 % van de dagen; gemiddeld 93 % van alle landende vliegtuigen overvlogen een van deze 2 stroken.

De inwoners van de Leuvense regio hebben dan ook decennialang bewust kunnen kiezen om niet gehinderd te worden door vliegtuiglawaai, louter en alleen door zich niet in deze 'historische lawaaicorridors' te gaan vestigen.

Klachten in de Leuvense regio kwamen er pas na de invoering van het spreidingsplan van minister Anciaux: de windnorm werd verder aangepast, zodat er meer werd opgestegen richting Leuven (iets wat vóór het jaar 2000 amper 4 % van de tijd gebeurde). De **opstijgende** vliegtuigen richting Leuven verlieten vóór maart 2014 de historische vliegcorridors reeds vóór Leuven. Ze draaiden daarbij reeds af naar het Zuiden en/of Oosten op lage hoogte (1700 voet), een route die vóór het spreidingsplan echter enkel bij hoge uitzondering werd gebruikt. Maar ten gevolge van die aanpassing aan de windnorm, werd er hierdoor ten westen en ten zuiden van Leuven wel een nieuwe corridor gevormd, met een landoppervlakte van 60 km² waarbinnen de dorpskernen van Meerbeek, Veltem-Beisem, Winksele, Bertem, Leefdaal, ... liggen *en waar de WHO richtlijnen werden geschonden*. Deze route werd in 2013 meer dan 30 % van de dagen gebruikt (in plaats van amper 4% in 2000: zie tabel 1).

Over een periode van 10 jaar heeft men dus systematisch het vliegtuiglawaai verschoven van de noordrand van Leuven naar zijn west- en zuidkant. De geluidshinder die dat veroorzaakte werd bovendien genegeerd door het opstellen van niet WHO conforme geluidskaarten en het duurde tot in 2007 vooraleer de overheid, in casu Het Vlaamse Gewest, op vraag van WerkGroepLeuven meer correcte grafieken liet opstellen waarop deze lawaaiverschuiving duidelijk waarneembaar was (zie figuur 2).

De 07-rechtdoor werd in het plan Schoupe opgenomen om bovenstaande fout recht te zetten. Sinds 6 maart 2014, 10 jaar na het spreidingsplan van Anciaux, vliegen de vliegtuigen die richting Leuven opstijgen langer rechtdoor, zodat ze de 'historische lawaaicorridor' terug over de hele lengte benutten (= 07-rechtdoor procedure). Hierdoor verdwijnt de door Anciaux gevormde lawaaicorridor ten westen en zuiden van Leuven terug en is alle vliegtuiglawaai in de Leuvense regio opnieuw, zoals vóór 2000, geconcentreerd in de twee historische lawaaicorridors, conform het rechtvaardigheidsbeginsel, het standstill-principe, de Europese richtlijnen en verordeningen, en de WHO geluidsrichtlijnen. De oplossing die WerkGroepLeuven voorstelde, voorzag bovendien in een evenwichtige spreiding van het opstijgend verkeer achter Leuven met respect van de WHO geluidsrichtlijnen, wat niet mogelijk is bij een afdraai vóór Leuven.

Het blijft een raadsel waarom de oorspronkelijk voorziene 07-rechtdoor procedure echter niet correct of volledig wordt geïmplementeerd, waardoor ook buiten de "historische corridors" geluidshinder wordt geschapen, zoals de toename van het aantal klachten in deze zones bewijst. Dit komt *onder andere* doordat de

bestaande geluidsarme vertrekprocedure werd afgeschaft, waardoor de vertrekkende vliegtuigen onnodig veel lawaai maken. Bovendien wordt een alternatieve aankomstprocedure, nochtans in de instructies beschreven, niet gebruikt, waardoor de opstijgende vliegtuigen richting Leuven onvoldoende (snel) kunnen stijgen en de lawaaioverlast dus onnodig gemaximaliseerd blijft.

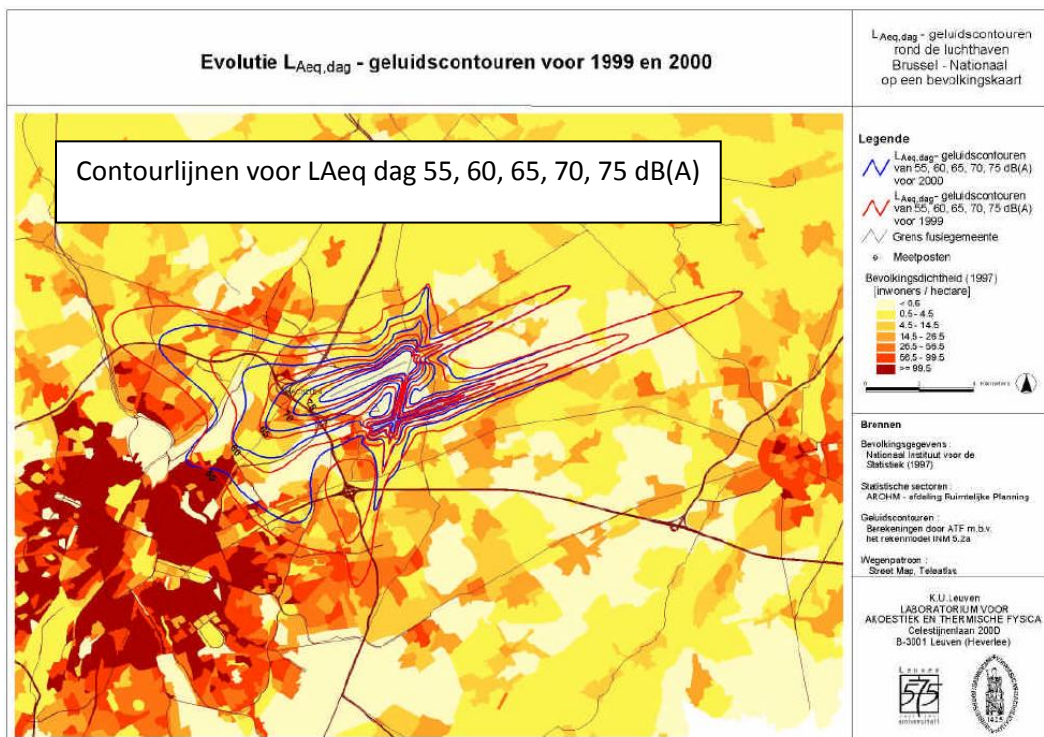
Deze gang van zaken hypothekeert de levenskwaliteit in de ganse Leuvense regio, die historisch gezien (tot 2000-2003) nooit last heeft gehad van vliegtuigoverlast door een adequate ruimtelijke ordening. Waarom blijft men de bestaande correcte oplossingen in dit luchthavendossier boycotten? En wie organiseert deze boycot?

Vertrekkende van het correcte referentiejaar voor de Leuvense regio (= 2000 en de decennia daarvoor) en zonder eventuele oplossingen voor de Brusselse regio te hypothekeerders, of de hinder in de luchthavenregio weer te gaan verleggen, kan de geluidsoverlast in de regio drastisch beperkt worden conform de EU en WHO richtlijnen. De technische voorstellen daartoe werden door WerkGroepLeuven reeds geruime tijd geleden overgemaakt aan de Vlaamse en Federale overheid; we eisen een snelle en volledige invoering van deze vooraleer er van enige evaluatie sprake kan zijn.

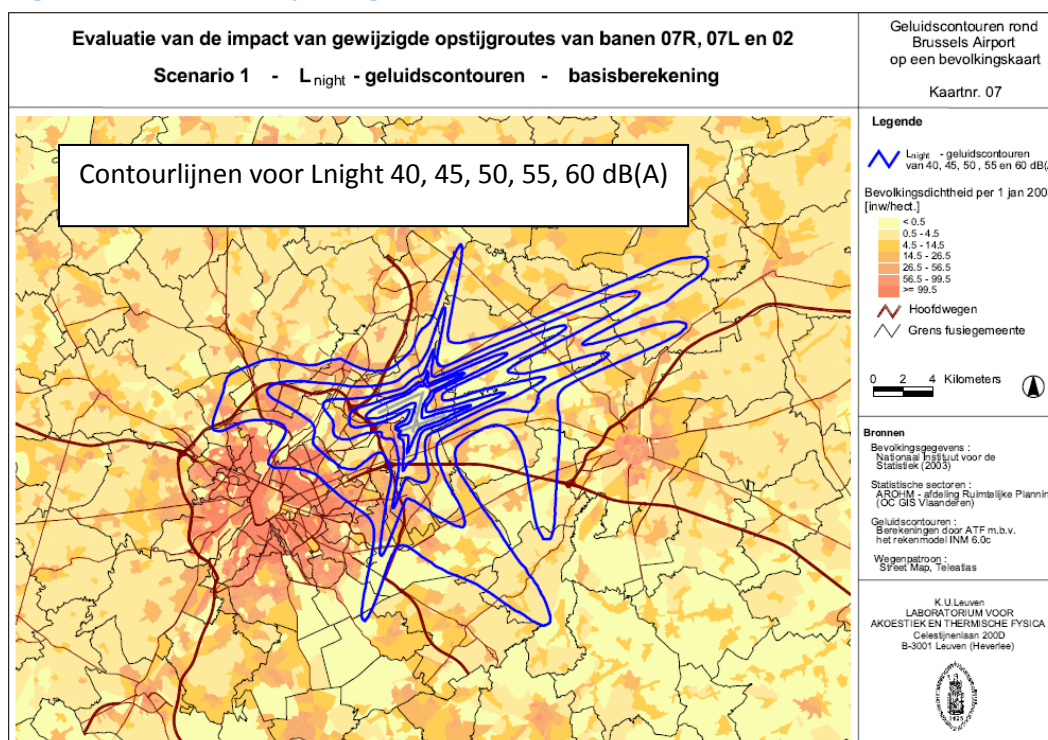
De bevoegde instanties dienen zich er terdege van bewust te zijn dat de levenskwaliteit in gans de Leuvense regio gehypothekeerd wordt, niet alleen doordat men er maar niet in slaagt om de 07-procedure correct te laten uitvoeren, maar ook door de recente vraag/aanbeveling om de Leuven 07-rechtdoor geheel of gedeeltelijk terug te draaien en alzo de in 2000-2004 nieuw gecreëerde tweede lawaai corridor in de Leuvense west- en zuidrand (dus buiten de historische lawaai corridors, zonder de door de EU verplichte MER studie en tegen de WHO richtlijnen in), te bestendigen. De overheid heeft als taak de overlast van de luchthaven te beheren conform de geldende internationale richtlijnen en niet volgens het principe 'we creëren overal zo groot mogelijke nieuwe hinder'.

Inwoners van de Leuvense regio die geïnformeerd willen worden over de stand van zaken aangaande dit dossier, kunnen terecht op de website van ARL (Alliantie Regio Leuven) op www.alliantieregioleuven.be.

Figuur 1: Geluidscontouren voor de dag in 1999 en 2000



Figuur 2: WHO richtlijn Lnight 40dB (luchtverkeer 2004, bevolkingsdichtheid 2003, AIP 2007)



Tabel 1:

Impact van gewijzigde windnorm in Leuvense regio is structureel

Bron: KU Leuven rapport, LNE, WGL analyse

Impact van de aanpassingen sinds 2000 aan de decenniaoude windnorm	2000 (% ook vóór 2000)	2013 en alsmat toenemend	verschil
% dagen opstijgen richting Leuven	4 %	33%	x 8
% opstijgend verkeer richting Leuven	2.8%	23%	x 8
% landend verkeer ex Leuven	93%	70%	- 25%
# opstijgend verkeer richting Leuven	4 564	25 053	x 5.5
# landend verkeer ex Leuven	151 939	75 622	- 50%
# totaal bewegingen (↑ en ↓)	325 979	216 678	- 34%
# bewegingen Leuvense regio	156 504	100 675	- 36%

- ◇ Opstijgen richting Leuven: van gemiddeld 1 dag per maand vóór 2000 naar 1 dag alle drie dagen.
- ◇ Het alsmat toenemend opstijgend verkeer richting Leuven kwam niet terecht in de bestaande vliegcorridor in het verlengde van de twee parallelle banen ten noorden van Leuven, maar draait (draaide) rechts af over de west- en zuidrand van Leuven in een totaal nieuwe lawaai corridor.
- ◇ De uitzonderingsroute amper gebruikt decennialang vóór 2000, werd stapsgewijs omgevormd tot een autostrade met 8x meer verkeer, vooral bij dagen met mooi weer.
- ◇ De Oostrand van Brussel, in de as v/d landingsbaan 01, deelde synchroon in het lot van Leuven.