

WGL RECHTZETTING BRIEF 220828 VAN POLITICI TEGEN LEUVEN RECHTDOOR

A. Samenvatting

Op 2022-08-28 stuurden een aantal politici uit Vlaams-Brabant een open brief aan minister G. Gilkinet met de vraag om de vliegprocedure 'Leuven Rechtdoor' te staken.

Deze brief is een aaneenrijging van onwaarheden en misleidingen, en dit werkelijk in élke paragraaf. Was elke ondertekenaar van de brief, hierna kortweg 'Ondertekenaar' genoemd, zich hiervan wel bewust?

Rechtzettingen mét bewijs (#... verwijst naar de nummers van de paragrafen): samenvatting; *de volledige tekst volgt in hoofdstuk B met bijlagen in hoofdstuk C.*

Ondertekenaars van de brief 220828	WerkGroepLeuven (samenvatting)
<p>We vestigen uw aandacht op de bijkomende geluids-overlast door vliegtuigen door de invoering van een nieuwe vliegroute 'Leuven Rechtdoor' in 2014. Nooit eerder in de geschiedenis van de luchthaven werd onze regio geconfronteerd met stijgende vliegtuigen vanop banen 07.</p>	<p>#01a: Er waren wél opstijgende vliegtuigen over noordoost Leuven "in de geschiedenis van de luchthaven". Van 1958 tot 1972 liep de vertrekroute van de banen 07 (toen 08) over Haacht en met rechtse bocht over Rotselaar zuid- en zuidwestwaarts, ongeveer zoals nu. Tot 1972 werd er zowel opgestegen als gedaald boven noordoost Leuven. Bewijs: AIP.</p> <p>#01b: Het opstijgend verkeer ten noordoosten van Leuven kwam niet bijkomend maar in de plaats van dalend verkeer in de historische toestand zoals er heerste tot in 2001. Bewijs: Geluidrapportering KU Leuven en UGent.</p>
<p>Er was immers een historisch evenwicht tussen landende vliegtuigen boven Leuven en ten noorden van Leuven bij wind uit zuid of west. En stijgende vliegtuigen ten westen van Leuven bij wind uit noord of oost (figuur 1).</p>	<p>#02a: De historische toestand werd niet in 2014 vernietigd, maar in 2001-2006, toen de decenniaoude windcriteria werden gewijzigd. Daardoor werd een nieuwe lawaaicorridor gecreëerd in de Leuvense westrand ten voordele van het noordoosten van Leuven waar het luchtverkeer sterk verminderde. Bewijs: KU Leuven 2007.</p> <p>#02b: Ook werden CIV-vertrekken die voorheen decennialang een linkse bocht over de Noordrand namen in de configuratie met landing op baan 01, omgeleid via de Leuvense regio, in casu de Leuvense westrand. Bewijs: AIP.</p> <p>#02c: Het alsmaar opnieuw verwijzen naar de toestand ná de structurele wijziging in 2001-2006 – juist vóór de invoering van de Leuven 07-Rechtdoor –, en dit verkopen ('framen') als de 'historische toestand', is maatschappelijk, ethisch en intellectueel incorrect. Bewijs: KU Leuven 2007.</p>
<p>In 2014 werd in het westen van Leuven evenwel een volledige 'no-fly zone' ingesteld waarover geen enkel</p>	<p>#03a: De Leuven 07-Rechtdoor herstelde de decenniaoude ruimtelijke ordening in de Leuvense regio,</p>

Ondertekenaars van de brief 220828	WerkGroepLeuven (samenvatting)
<p>vliegtuig mag landen of opstijgen. Deze vliegtuigen worden nu omgeleid over de Leuvense regio zodat we onophoudelijk met geluidsoverlast geconfronteerd worden, naargelang de windrichting door landende ofwel door stijgende vliegtuigen (figuur 2).</p>	<p>weliswaar met behoud van de nieuwe windcriteria. Bewijs: KU Leuven Geluidimpactstudie 2007 en Luchthavenakkoord 2008-2010.</p> <p>#03b: Met de Leuven Rechtdoor vliegt het opstijgend verkeer nog steeds in de sinds 2001-2006 getroffen gemeenten in de Leuvense westrand, maar terug in de voorziene non-aedificandi strook en niet langer op lage hoogte over haar dorpscentra en agglomeratie in Leuven (Wilsela, stad, Heverlee).</p> <p>#03c: De Leuvense westrand werd geen no-fly zone. Er is geen enkele gemeente met meer overvluchten dan Herent, en Oud-Heverlee en Huldenberg trotseren nog steeds non-stop vluchten. Bewijs radartracks.</p> <p>#03d: De Ondertekenaars willen blijkbaar de Leuvense westrand herleiden tot Bertem. Maar, geen enkel vliegtuig geraakt in Bertem zonder niet eerst laagvliegend over de dorpscentra en woonwijken van Kortenberg, Herent of Leuven te vliegen, en vervolgens weerom over Oud-Heverlee, Huldenberg of Leuven.</p> <p>#03e: De Ondertekenaars doen ook alsof de Leuvense westrand niet tot de Leuvense regio behoort, terwijl geen enkele van hun gemeenten dichter grenst bij het Leuvense centrum dan Herent (slechts 1.9 km van de Oude Markt), Bertem en Oud-Heverlee!</p> <p>#03f: De Leuvense westrand wordt zoals het noordoosten van Leuven, onophoudend overvlogen, nu mét de Leuven 07-Rechtdoor, maar ook na de staking ervan, met de Leuven-west-route; de eis tot staking is bijgevolg discriminerend.</p>
<p>Deze nieuwe vliegroute werd ons opgelegd zonder enige vorm van consultatie of informatie. Plots werden wij geconfronteerd met klachten door bewoners over de toename van de geluidsoverlast.</p>	<p>#04: De Leuven 07-Rechtdoor werd besproken in de commissies van het Federale en Vlaamse parlement vóór haar invoering, en als onderdeel van het Luchthavenakkoord meermaals goedgekeurd. De datum van haar invoering werd meer dan 4 maanden voordien gerapporteerd aan de Kamercommissie. Bewijs: Officiële commissieverslagen.</p>
<p>Deze nieuwe vliegroute vloeit voort uit de zogenaamde luchthavenakkoorden. De basisdoelstelling van het luchthavenakkoord van 2008 is de geluidshinder op een evenwichtige wijze te spreiden (bijlage 3). Daaropvolgend werd in het luchthavenakkoord van 2010 vijf principes voor vluchtprocedures vastgelegd (bijlage 4): veiligheid vrijwaren, capaciteit behouden, concentratie vermijden, kortste routes en beperken van de complexiteit.</p>	<p>#05a: Het Luchthavenakkoord 2008-2010 volgt uitdrukkelijk de "Evenwichtige Aanpak", d.i. de Europese Richtlijn 2002/30, thans Europese Vliegwet 598/2014, die België verplicht tot ruimtelijke ordening en het vermijden van dichtbewoonde gebieden met hoog hinderrisico, wat hoegenaamd niet hetzelfde is als spreiden en (ongenuanceerd) concentratie vermijden. Er staat immers ook niet "concentratie vermijden", maar wel « <i>De concentratie van vluchten boven sterk bewoonde gebieden zal zoveel mogelijk worden beperkt</i> ». Bewijs: Letterlijke tekst van het</p>

Ondertekenaars van de brief 220828	WerkGroepLeuven (samenvatting)
	<p>Luchthavenakkoord 2008-2010, en van de EU Vlieg-wet 598/2014.</p> <p>#05b: Een “evenwichtige spreiding” kan toch niet betekenen dat een 65-jaar bestaande concentratie met quasi permanent luchtverkeer in de non-aedificandi strook vanaf de luchthaven tot in Rotselaar-Aarschot, kan afgebouwd worden om vervolgens dit verkeer op lage hoogte over de quasi aaneengesloten, dichtbevolkte dorpscentra en woonagglomeraties in de Leuvense westrand te sturen. Dat is onredelijk en in strijd met de doelstelling van de “Evenwichtige Aanpak”.</p>
<p>Aan de uitvoering van deze akkoorden werd uiteindelijk in 2014 in ‘punt 7’ in het plan Wathelet nog iets toegevoegd: de vliegroute boven het westen van Leuven werd afgeschaft en een nieuwe vliegroute ‘Leuven Rechtdoor’ in gebruik genomen. Deze plotse wijziging gaat regelrecht in tegen de principes van de luchthavenakkoorden, zoals verder zal blijken.</p>	<p>#06: De Leuven 07-Rechtdoor werd als integraal onderdeel van het Luchthavenakkoord 2008-2010 goedgekeurd, en niet achteraf als extra punt toegevoegd. Geheel in overeenstemming van de basisbeginselen van het Luchthavenakkoord – de Evenwichtige Aanpak –, werd de ruimtelijke ordening hersteld. Bewijs: Letterlijk tekst van het Luchthavenakkoord.</p>
<p>We hebben het departement LNE van de Vlaamse overheid meteen verzocht in onze regio een tijdelijk meetstation te plaatsen om de bijkomende geluidsoverlast objectief te meten (bijlage 5). Hieruit blijkt duidelijk dat onze regio geconfronteerd wordt met:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eenzelfde hoog niveau van geluidsoverlast door dalende vliegtuigen; - bijkomende én hogere geluidsoverlast van opstijgende vliegtuigen; - onophoudelijk vliegtuiglawaai zonder enige rustpauzes; - uit de gegevens van het meetstation te Bertem blijkt dat de geluidsoverlast er geheel verdwenen is en naar onze regio is verschoven (bijlage 5). 	<p>#07a: De meetresultaten van LNE tonen dat de geluidpieken van opstijgende vliegtuigen in de 07-Corridor in Rotselaar, juist vóór de vertrekkroute de 07-Corridor verlaat, gemiddeld lager zijn die van het dalend verkeer. Bewijs: Officiële LNE meetresultaten.</p> <p>#07b: In de 07-Corridor te Rotselaar werd de standstill <i>ten opzichte van de historische toestand</i> gerespecteerd bij de invoering van de Leuven 07-Rechtdoor, zowel op het vlak van de gemiddelde geluidpieken van een individueel toestel, het procentueel aandeel van overvluchten, als de globale geluidbelasting. Bewijs: Geluidsrapportering van KU Leuven en UGent, en LNE-geluidsmetingen.</p> <p>#07c: Een tijdelijke meetpost van Tildonk stond op de locatie van de maatschappelijke zetel van de VZW Leuven Rechtdoor die radicaal tegen de rechtdoorroute strijdt. Deze locatie ligt in een verkaveling van 1992, in de historische en decenniaoude non-aedificandi vliegcorridor, in een woning met bouwvergunning 1994, toen er daar minstens zo veel vliegverkeer was als nu, met eenzelfde procentueel aandeel en even “onophoudelijk”, en zelfs met een hogere geluidbelasting dan nu. Deze verkaveling was bovendien in strijd met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Bewijs: Geluidsrapport KU Leuven & UGent en RSV.</p> <p>#07d: De metingen in Tildonk tonen dat het aantal inbreuken op de richtlijn van de Wereldgezondheidsorganisatie nauwelijks steeg van 12.2 tot 13.1 per nacht na invoering van de Leuven 07-Rechtdoor. Men had daar nooit mogen verkavelen. De meetpost werd vervangen door die van Rotselaar (supra).</p>

Ondertekenaars van de brief 220828	WerkGroepLeuven (samenvatting)
<p>Deze resultaten werden ook bevestigd op 9 december 2014 door toenmalig minister Schauvliege in de Commissie LNE (bijlage 6).</p>	<p>#08 en #07e: De meetresultaten in Tildonk werden voorlopig en niet representatief verklaard door Minister Schauvliege in de Commissie. De Ondertekenaars schrapten dit citaat uit hun bijlage. Bewijs: Commissieverslag.</p>
<p>Gelet op onze bezwaren bij de vliegroute 'Leuven Rechtdoor' werd in het federale regeerakkoord van 7 oktober 2014 bepaald dat door Belgocontrol (nu Skeyes) een evaluatiestudie moet uitgevoerd worden. Deze studie die in juni 2015 werd afgeleverd is vernietigend over de route Leuven Rechtdoor. In vergelijking met de historische route ten westen van Leuven veroorzaakt de nieuwe route een reeks bijkomende problemen op het vlak van geluidsoverlast, luchtvervuiling, capaciteit, veiligheid en complexiteit. Het evaluatierapport concludeert onomwonden:</p> <p><i>"The flight efficiency is considerably deteriorated compared to the previous situation with an increase of horizontal portions during the climb and longer vertical routes. The new routes increase considerably the air traffic management complexity by multiplying the interactions between traffic flows and by the use of non-standard working methods. The number of coordination and the workload of air traffic controllers is globally increased compared to the previous situation."</i> (Belgocontrol, Evaluation of EBBR Standard Instrument Departures 25R NW and "07 rechtdoor")</p>	<p>#09: Belgocontrol-Skeyes rapporteert in 2015 over de Leuven 07-Rechtdoor geen problemen qua veiligheid, geen vermindering van capaciteit, maar wel hogere complexiteit; ondertussen is de route al wel 8 jaar operationeel.... Verder stelt Skeyes dat zij onbevoegd is over milieu en geluid. Bewijs: letterlijke tekst van het rapport.</p>
<p>We vestigen ook uw aandacht op het ernstig incident van 23 februari 2018 tussen twee vliegtuigen die na elkaar opstegen vanop baan 07R vanuit luchthaven Brussel-Nationaal en allebei de vliegroute 'Leuven Rechtdoor' volgden. Dit incident waarover de Air Accident Investigation Unit een ongevalsrapport opstelde, is een perfecte illustratie van de operationele bezorgdheden in het Hogervermelde evaluatierapport van Belgocontrol uit juni 2015.</p>	<p>#10: De Air Accident Investigation Unit (AAIU) legt de oorzaak van het incident van 2018-02-23 met een vliegtuig op de route Leuven 07-Rechtdoor bij het <i>niet correct</i> uitvoeren van de rechtdoor-procedure door de verkeersleider, meer bepaald het vroegtijdig afdraaien over de stad Leuven. De AAIU stelde geen enkele te herstellen 'safety issue' vast in de Leuven 07-Rechtdoor. Bewijs: letterlijke tekst AAIU-rapport.</p>
<p>Eerder bleek al uit een simulatiestudie nog voorafgaand aan de invoering van de vliegroute Leuven rechtdoor dat meer bewoners getroffen zouden worden door geluidsoverlast. In weerwil van deze studie werd vliegroute Leuven Rechtdoor toch doorgedrukt.</p>	<p>#11a: De KU Leuven geluidimpactstudie van 2007 bewees dat de Leuvense westrand getroffen werd door een zware inbreuk op de standstill ten opzichte van de historische toestand, en bewees eveneens dat de Leuven 07-Rechtdoor deze inbreuk herstelt mét standstill in de 07-Corridor ten opzichte van de historische toestand. Dit werd achteraf bevestigd door de meetresultaten (zie #07, supra).</p> <p>#11b: Uit de KU Leuven studie van 2007 volgt eveneens dat de inbreuk door het Spreidingsplan 2001-2006 op de standstill, onder meer in de Leuvense regio en de Oostrand, <i>geen beduidend voordeel voor het algemeen belang</i> opleverde en bijgevolg in strijd</p>

Ondertekenaars van de brief 220828	WerkGroepLeuven (samenvatting)
	was met de milieuwet. Bewijs: KU Leuven Geluidimpactstudie 2007.
<p>Geachte Minister, er is nu al wel voldoende studiewerk verricht om de gevolgen van de vliegroute 'Leuven Rechtdoor' klaar en duidelijk in kaart te brengen. Deze route druist volledig in tegen de basisdoelstelling van het luchthavenakkoord inzake spreiding en tegen de vijf principes voor vluchtprocedures.</p>	<p>#12: In tegenstelling tot de Ondertekenaars, vraagt WGL wél nieuwe studies, <i>onder meer</i> een geluidstudie overeenkomstig wetenschappelijk gefundeerde grenzen en dosis-respons-relaties, alsook een ernstige herijking van de windcriteria naar alle risico's inclusief deze op slachtoffers aan de grond bij nadering. Ondertekenaars herhalen hun gebrek aan kennis over de 'Evenwichtige Aanpak' die het fundament is van het Luchthavenakkoord (zie #05).</p>
<p>Toch wenst onze regio in goed nabuurschap te leven met de economisch belangrijke luchthaven. We blijven samen met onze inwoners dan ook bereid om de historische geluidsoverlast van gemiddeld meer dan 100.000 landende vliegtuigen boven onze regio te dragen. Met deze landende vliegtuigen alleen, zijn onze gemeenten al de meest overvlogen regio van heel het land. Maar het is onaanvaardbaar dat een regio ten westen van Leuven elke geluidsoverlast weigert en plots wordt uitgeroepen tot no-fly zone waarbij alle hinder naar de Leuvense regio wordt verschoven. Een dergelijke onrechtvaardige concentratie van de geluidsoverlast ondermijnt het draagvlak voor de luchthaven bij onze bevolking.</p>	<p>#13a: Het economisch belang wordt niet gediend door de niet-aflatende druk van de gemeenten onder meer uit het noordoosten van Leuven, om de decenniaoude, historische last weg te duwen, "te spreiden" naar hun buurgemeenten, bovendien in overtreding van de Europese Vliegwet 598/2014 (zie #05).</p> <p>#13b: De Ondertekenaars doen opnieuw uitschijnen dat de Leuvense westrand niet tot de Leuvense regio behoort (zie #03f).</p> <p>#13c: Het economisch belang (hoge capaciteit en lage wachttijden) wordt best gediend met de terugkeer van de decenniaoude windcriteria, maar noordoost Leuven heeft die piste steeds verworpen.</p>
<p>Wij eisen daarom dat de afgesproken doelstelling en principes in het luchthavenakkoord ook effectief uitgevoerd worden. Daartoe moet het historisch evenwicht in de Leuvense regio hersteld worden waarbij de vliegroute Leuven Rechtdoor wordt afgeschaft en teruggekeerd wordt naar de historische vliegroute ten westen van Leuven.</p>	<p>#14: Herhaling van #01, #02, #03, #05, #06, en #07.</p>
<p>We willen benadrukken dat deze oplossing op geen enkele wijze verband houdt met de globale geluidsproblematiek rond Brussel-Nationaal. Noch het Brussels gewest noch andere regio's in Vlaanderen zijn hierbij betrokken. Deze oplossing kan zodoende op zichzelf doorgevoerd worden. Bovendien kan dit op korte termijn ingevoerd worden gezien de route ten westen van Leuven nog steeds gepubliceerd is in de AIP, maar waarvan het gebruik momenteel verhinderd wordt door een NOTAM.</p>	<p>#15: De Ondertekenaars vragen de Leuven Rechtdoor te staken wat in tegenspraak is met elk rechterlijk vonnis waarin de Overtekenaars partij waren (#16a). Bovendien werd de huidige, gepubliceerde Leuven-West route pas ingevoerd op 2016-03-31 in uitvoering van een verstekvonnis, dat echter ondertussen werd vernietigd (#16a); de vertrekroute heeft dus zelfs geen kracht meer van bestaan. Bewijs: vonnis. Nota bene, de échte oude route bestond eigenlijk niet of amper en lag bovendien elders; bewijs AIP en KU Leuven 2007.</p>
<p>Ten slotte wijzen we ook op de gerechtelijke uitspraken die de staking van de vliegroute Leuven Rechtdoor bevelen. De rechtbank heeft bij vonnis van 30 mei 2018 uitdrukkelijk aan de Belgische Staat bevelen om de zevende fase van het Luchthavenakkoord – waarvan Leuven Rechtdoor deel uitmaakt – van 19 december 2008 te staken.</p>	<p>#16a: Zowel in de eigenlijke rechtszaak van de Leuven 07-Rechtdoor (vonnis van 2016-04-06: eis tot staking van de rechtdoor-route werd verworpen want het is een redelijke oplossing) als in de Valentijnprocedure (vonnis van 2020-02-28: geen recht van spreiding maar wel plicht tot ruimtelijke ordening), heeft de</p>

Ondertekenaars van de brief 220828	WerkGroepLeuven (samenvatting)
<p>De gemeenten ten westen van Leuven – Bertem, Herent en Oud-Heverlee – hebben hierna een milieu-stakingsvordering voor het behoud van deze zevende fase gevorderd. Het vonnis van de Nederlandse rechtbank van eerste aanleg van Brussel dd. 30 juni 2021 wijst dit echter af omdat het een bij vonnis van 30 mei 2018 onwettig verklaarde toestand zou benaarstigen. Er is geen beroep ingesteld tegen dit vonnis. Het gevolg is dan ook dat de zevende fase van het Luchthavenakkoord gestaakt blijft.</p>	<p>Rechtbank alle eisen van de Ondertekenaars verworpen. Bewijs: twee vonnissen.</p> <p>#16b: In het vonnis van de Noordrand 2018-05-18 beveelt de Rechtbank de oprichting van een Staten-Generaal, en zo deze geen oplossing vindt, de staking van het ganse Luchthavenakkoord 2008-2010, maar zwijgt over het terugdraaien van de windcriteria. De facto wordt zodoende het spreidingsplan 2001-2006 heringevoerd, maar dat staat zo niet in het vonnis, terwijl dat plan op haar beurt een inbreuk pleegt op de milieuwet (#11b) en de Europese Vliegwet (#13a).</p> <p>#16c: De Rechtbank motiveert haar vonnis van 2018-05-18 onder meer dat de Noordrand niet zou « <i>genieten van het voordeel van het recht door opstijgen</i> », wat geenszins pleit voor het afschaffen daarvan maar eerder voor het toepassen van het milieuvriendelijke recht door opstijgen ook in andere situaties waar dienstig en mogelijk. Bewijs: vonnis.</p> <p>#16d: In haar vonnis van 2021-06-30 oordeelt de Rechtbank dat de Leuvense Westrand ofwel moet tussenkomen in de Noordrand-procedure in beroep, ofwel verzet moet aantekenen tegen het vonnis van 2018-05-18. Zij stelt bovendien dat de staking van het ganse Luchthavenakkoord bedoeld was om het geheel te herzien, en juist niet één welbepaalde route.</p>
<p>Wij rekenen er dan ook op dat U, in afwachting van een meer algemene regeling, op korte termijn een einde stelt aan de meest manifest onredelijke toestand in de verdeling van de vliegroutes rond onze nationale luchthaven. Met respectvolle groet,</p> <p>Kris Leaerts (CD&V), burgemeester van Kampenhout Steven Swiggers (Open Vld), burgemeester van Haacht Jelle Wouters (CD&V), burgemeester van Rotselaar Mohamed Ridouani (Vooruit), burgemeester van Leuven Hans Eyssen (CD&V), burgemeester van Holsbeek Gwendolyn Rutten (Open Vld), burgemeester van Aarschot en Vlaams parlementslid Theo Francken (N-VA), burgemeester van Lubbeek en Federaal parlementslid Johan Vanhulst (CD&V), burgemeester van Bierbeek Chris Vervliet (CD&V), burgemeester van Boutersem Dieter Vanbesien (Groen), Federaal parlementslid [Haacht] * Karin Jiroflee (Vooruit), Federaal parlementslid [Haacht] * Els Van Hoof (CD&V), Federaal parlementslid [Heverlee (Leuven)] *</p>	<p>#17a: De burgemeester van Leuven is één van de Ondertekenaars, en vraagt met de herinvoering van de Leuven-West-route, het opnieuw overvliegen op lagere hoogte van Wilsele, Heverlee en centrum Leuven. Het college van Leuven onderschreef nochtans de invoering van de Leuven Rechtdoor. Waarom nam hij niet eerst contact met WGL?</p> <p>#17b: Ondertekenaars van Kampenhout, Haacht (Tildonk) en Rotselaar wonen in gemeenten die de 07-Corridor onvoldoende vrij hielden van woonverkavelingen zoals het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen nochtans vraagt, en willen nu het vliegverkeer duwen naar gemeenten die wél correct handelden om het daar dan op lage hoogte over woongebieden te sturen (#07).</p> <p>#17c: Lubbeek, Boutersem, Bierbeek, Tienen en Overijse worden overvlogen na een vlucht van minstens 30 km, op een hoogte van minstens 9000 ft. Overijse wordt pas overvlogen na 53 km, nadat eerst Oud-Heverlee en Huldenberg werden overvlogen door de 07-Rechtdoor! In plaats van onredelijk en ongegrond te eisen dat vliegtuigen op een te lage en daarom ongezonde hoogte over de Leuvense westrand worden gejaagd, zouden ze beter eisen dat de federale regering</p>

Ondertekenaars van de brief 220828	WerkGroepLeuven (samenvatting)
<p>Katrien Houtmeyers (N-VA), Federaal parlementslid [Wijgmaal (Leuven)] *</p> <p>Eva Platteau (Groen), Federaal parlementslid [Leuven] *</p> <p>Katrien Partyka (CD&V), Vlaams parlementslid [Tienen] *</p> <p>Tim Vandenput (Open Vld), Federaal parlementslid [Hoeilaart] *</p> <p>(in geografische volgorde)</p> <p>(*) De gemeenten van de Ondertekenaars werden hierboven toegevoegd onder voorbehoud.</p>	<p>het luchtruim efficiënter organiseert zodat het opstijgend luchtverkeer bij hen op minstens 11000 ft en/of meer oostwaarts gespreid vliegt.</p> <p>#07d: Overijse wordt vooral getroffen door de significante verhoging van landingen op baan 01 als gevolg van de gewijzigde windcriteria. Daar zal de staking van de Leuven 07-Rechtdoor niets aan wijzigen.</p>

Epiloog en Besluit

#18a: De auteur van deze brief heeft er zó veel onwaarheden en misleidingen ingesloten, dat dit geen toeval kan zijn. ‘Alternatieve’ feiten van dergelijke omvang, leiden bovendien tot een ophitsing van de bevolking, waardoor meerdere, goedgelovige en terecht bezorgde politici aangemaand werden om deze brief te ondertekenen.

#18b: De *realiteit* is dat er als het ware een *drukke “autosnelweg” ligt sinds 1958, al 65 jaar lang*, in het verlengde van de 2 parallelle banen van de luchthaven tot in Rotselaar-Aarschot, de zogenaamde “07-Corridor”. De structurele wijzigingen in 2001-2006 van de decenniaoude windcriteria, vernietigden deze ruimtelijke ordening en creëerden een nieuwe lawaaicorridor op lage hoogte over dorpscentra en stadsagglomeratie in de Leuvense westrand. *De Leuven 07-Rechtdoor herstelde de historische rol van de 07-Corridor* en de inbreuk op de standstill en de ruimtelijke ordening in de Leuvense westrand, en verminderde tegelijk de concentratie op lage hoogte in de Huldenberg-zone. De geluidmetingen van LNE en de frequentierapporten van KU Leuven en UGent tonen aan dat een standstill in de 07-Corridor werd gerealiseerd, maar nog beter ware de terugkeer naar de decenniaoude windcriteria.

#18c: De huidige situatie in Leuven en ten oosten ervan is niettemin voor grote verbetering vatbaar. Regelmatig doet men vliegtuigen vroegtijdig en onnodig de Leuven 07-Rechtdoor route verlaten waardoor het te laag over de Leuvense agglomeratie vliegt. Bovendien had WGL initieel een *spreiding* voorzien achter Leuven, van zodra de vlieghoogte voldoende is en de geluidpieken laag genoeg zijn. Tenslotte is het relatief hoog aantal opstijgingen via de Leuven 07-Rechtdoor een *rechtstreeks gevolg van de huidige toepassing van de nieuwe windcriteria die een herijking vereist, alsook van de omleiding van CIV-vluchten om de Noordrand te ontzien*.

#18d: Een echte allesomvattende oplossing die voor iedereen rondom de luchthaven een markante verbetering zal teweegbrengen, is de introductie van de stilste vliegtuigen zoals A320neo (Europese vluchten) en A350 (intercontinentaal), waarmee we de geluidschade drastisch *én voor iedereen* kunnen inperken met wel 80%. Zie ‘WGL Advies voor geluidbeheer Brussels Airport 2022’.

#18e: Laat ons eerder samen overleggen op basis van juiste feiten, en correct-ingeschatte opties. Kan dat?

WerkGroepLeuven, Leuven, 10 oktober 2022

Mission Statement: WerkGroepLeuven (WGL) is onafhankelijk van politieke partijen, maar wil wel samen met politici en overheid zoeken naar duurzame oplossingen. Opgericht naar aanleiding van de problematiek rond Zaventem, wil de werkgroep antwoorden bieden op maatschappelijk, socio-economische en financiële vraagstukken. Zij stelt zich ook ten dienste van belangengroepen, zoals vakbonden en bewonersactiescomités, maar wenst dit te doen in alle onafhankelijkheid en gericht op het bekomen van breed maatschappelijk aanvaarde oplossingen.

B. Brief van de Ondertekenaars (zwart) met Rechtzettingen door WGL (blauw)

De brief van 2022-08-28 die gericht was aan minister Gilkinet werd [gepubliceerd op www.leuvenactueel.be](http://www.leuvenactueel.be) en wordt hieronder [onverkort](#) overgenomen in het zwart, met aansluitend de [rechtzettingen](#) van WGL [in het blauw](#).

Op het einde van dit document staat een [inhoudstafel](#).

De politici die de brief 220828 ondertekenden, worden hierna kortweg de '[Ondertekenaars](#)' genoemd.

Ondertekenaars:

28 augustus 2022

Aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit, Georges GILKINET

Geachte heer Minister,

Problematiek van de nieuwe vliegroute 'Leuven Rechtdoor' in de Leuvense regio:

WGL#01 Opstijgende vliegtuigen ten noordoosten van Leuven

Ondertekenaars: We vestigen uw aandacht op de bijkomende geluidsoverlast door vliegtuigen door de invoering van een nieuwe vliegroute 'Leuven Rechtdoor' in 2014. Nooit eerder in de geschiedenis van de luchthaven werd onze regio geconfronteerd met stijgende vliegtuigen vanop banen 07.

Rechtzetting WGL#01: Dit is tweemaal onjuist.

Van 1958 tot 1972 liep de vertrekroute van de banen 07 over Haacht en met rechtse bocht over Rotselaar zuid- en zuidwestwaarts, ongeveer zoals nu. Tot 1972 werd er zowel opgestegen als geland. Zie de AIP-kaart van 1971 in het WGL-Stuk-01 als bijlage.

In reactie op het spreidingsplan 2001-2006 werd de Leuven 07-Rechtdoor ingevoerd, maar kwamen opstijgende vliegtuigen [niet bijkomend](#) ten noordoosten van Leuven, [maar in de plaats](#) van dalende vliegtuigen zoals vóór 2001, en het procentueel aandeel is nu even groot als voorheen (zie WGL-Stuk-02, als bijlage):

- Historische toestand *: 92% van alle aankomsten + 0% van alle vertrekken = totaal 92%
 - Huidige toestand *: 82% van alle aankomsten + 10% van alle vertrekken = totaal 92%
- (*) gemiddeld aandeel ten noordoosten van Leuven

NB. in de westrand van Leuven vliegt ditzelfde verkeer plus nog meer luchtverkeer, zie WGL#03, infra.

De historische toestand werd vernietigd door het spreidingsplan [in 2001-2006](#) (infra).

WGL#02 De historische toestand en haar vernietiging in de Leuvense regio

Ondertekenaars: Er was immers een historisch evenwicht tussen landende vliegtuigen boven Leuven en ten noorden van Leuven bij wind uit zuid of west. En stijgende vliegtuigen ten westen van Leuven bij wind uit noord of oost (figuur 1).

Rechtzetting WGL#02: Dit is onjuist.

De decenniaoude historische toestand werd in de periode 2001-2006 vernietigd, niet in 2014. Hiervan was de Leuvense westrand het grootste slachtoffer.

Dit werd bewezen door de KU Leuven die de historische toestand onderzocht met de toestand ná de *structurele veranderingen in 2001-2006*, in haar studie 'KU Leuven P.V. 5026 van 1/10/2007', zie WGL-Stuk-04 als bijlage; citaat op pag. 2:

« Scenario 1 staat model voor het baan- en routegebruik zoals dit momenteel [anno 2007] op Brussels Airport operationeel is. Scenario 3 staat model voor de historische toestand en is gebaseerd op het baan- en routegebruik van 1999. » (eigen onderlijning)

In 2001-2006 werden de *decenniaoude windcriteria gewijzigd* (van 8kt exclusief tot 7kt inclusief rukwind) waardoor de luchthaven structureel meer dan in het verleden oostwaarts wordt gebruikt, met landing op banen 01 (over de Oostrand) of 07 (over Brussel), en met opstijging op banen 07 (Leuvense regio), in plaats van de preferente, westelijke richting, met landing op banen 25R/L en opstijging op baan 25R.

Nota bene: Het baansysteem 25-25 (westwaarts landen en opstijgen) met de decenniaoude windcriteria garandeert maximale capaciteit en minimale wachttijden, wat de economie ten goede komt: dit werd dus verlaten.

De Oostrand kreeg minder vertrekkende (baan 25 linkse bocht) maar in plaats daarvan dubbel zoveel aankomsten (op baan 01); Brussel kreeg eveneens minder vertrekkende (baan 25 linkse bocht, recht door, rechtse bocht) maar geleidelijk ook meer aankomsten (baan 07); en in de Noordrand verminderde het vertrekkende luchtverkeer.

In de Leuvense regio, ook oostkant genoemd, veranderde het luchtverkeer drastisch, waarbij een significant deel van het (dalend) luchtverkeer in de 20 km lange strook in de as van de twee parallelle banen ten noorden van Leuven, de zogenaamde "07-Corridor", vervangen werd door (opstijgend) luchtverkeer in de Leuvense westrand, volledig buiten de as van de banen en zeer laagvliegend over haar dorpscentra, woongebieden en stadsagglomeratie.

Bovendien werd *vertrekkend verkeer naar CIV*, dat decennialang via de Noordrand vloog bij zulk alternatief oostwaarts gebruik (met landingen op 01), omgeleid naar de Leuvense regio (zie AIP in WGL-Stuk-03 als bijlage).

Ook de beweerde "historische" Leuven West route bestond niet want ze werd voorheen *amper gebruikt* (gemiddeld 1.5%) en bovendien werd ze stapsgewijs vervangen door nieuwe, kilometers oostwaarts verschoven vertrek routes, ondertussen bekend als de 'bocht van Veltem' (cf. AIP). Het is alsof men van een veldweg plots een autosnelweg maakt, en die vervolgens de 'historische autosnelweg' noemt.

De KU Leuven toonde aan dat in de Leuvense westrand alle geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie werden geschonden als rechtstreeks gevolg van de structurele wijzigingen in 2001-2006; zie WGL-Stuk-04.

Dit was een manifeste inbreuk op de standstill (milieuwet) en de ruimtelijke ordening, en dus ook *in strijd met de Europese Richtlijn 2002/30 van de Evenwichtige Aanpak*, nu omgevormd tot *Europese Vliegwet 598/2014*, waarin de overheid verplicht wordt tot ruimtelijke ordening, en dus zeker niet om deze te vernietigen. Zie kaart en toelichting in WGL-Stuk-04 als bijlage.

Het alsmaar opnieuw verwijzen naar de toestand ná de structurele wijziging in 2001-2006 – juist vóór de invoering van de Leuven 07-Recht door –, en dit verkopen ('framen') als de 'historische toestand', is maatschappelijk, ethisch en intellectueel incorrect.

Schematische weergaves van oude en nieuwe routes zoals figuur 1 van de Ondertekenaars zijn in deze context ook erg misleidend. WGL verkiest naar-hoogte-gekleurde radartracks, zoals WGL-Stuk-05, of nog beter een geluidcontourenkaart volgens de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie, zoals WGL-Stuk-04.

Het spreidingsplan van 2001-2006 bracht ook geen beduidend voordeel voor het algemeen belang (zie WGL#11).

WGL#03 Herstel van de Ruimtelijke Ordening en No-Fly zone

Ondertekenaars: In 2014 werd in het westen van Leuven evenwel een volledige 'no-fly zone' ingesteld waarover geen enkel vliegtuig mag landen of opstijgen. Deze vliegtuigen worden nu omgeleid over de Leuvense regio zodat we onophoudelijk met geluidsoverlast geconfronteerd worden, naargelang de windrichting door landende ofwel door stijgende vliegtuigen (figuur 2).

Rechtzetting WGL#03: Dit is tweemaal onjuist.

De nieuwe federale regering die aantrad na de structurele wijzigingen in 2001-2006 (supra), sloot meteen het Luchthavenakkoord 2008-2010, waarin zij weliswaar de nieuwe windcriteria bevestigde, maar het nieuwe vliegverkeer in de Leuvense westrand terugplaatste in de historische, non-aedificandi vliegcorridor in de assen van de banen 25/07 (de "07-Corridor") door toepassing van de route Leuven 07-Rechtdoor, geheel volgens de Evenwichtige Aanpak (Europese Richtlijn 2002/30, thans Vliegwet 598/2014; zie WGL#05).

Drie doelen werden also bereikt door de regering: 1) het herstel van de ruimtelijke ordening gecreëerd in 1958, 2) het vermijden van het overvliegen op lage hoogte van de dorpscentra en de agglomeraties in de Leuvense westrand, en 3) het verminderen van de concentratie op lage hoogte in de Huldenberg zone. Zie de kaart met toelichting in WGL-Stuk-04.

Er werd geen no-fly zone gecreëerd – de ruimtelijke ordening werd hersteld – en er is ook geen no-fly zone in de Leuvense westrand zoals de Ondertekenaars alsmar beweren. De Leuvense westrand loopt van Kortenberg, Herent en Wilsele (Leuven), over Bertem en Heverlee (Leuven), tot in Oud-Heverlee en Huldenberg; zie WGL-Stuk-06, met radartracks van enkele configuraties, als bijlage.

Met de Leuven Rechtdoor vliegt het opstijgend verkeer nog steeds in de sinds 2001-2006 getroffen gemeenten in de Leuvense westrand, met in de dorpscentra méér lawaaihinder dan het dalend, maar terug in de voorziene non-aedificandi strook en niet langer op lage hoogte over hun dorpscentra en Leuven (Wilsele, stad, Heverlee).

Geen enkele gemeente heeft meer overvluchten dan Herent, ook mét de Leuven Rechtdoor, namelijk: alle landingen 25R/L, alle starts 07R/L en 01 met rechtse bocht, alsook op hogere hoogte alle landingen vanuit oost op 01. Dat is minstens zo veel als in Kampenhout, Haacht en Rotselaar, die eveneens in het verlengde van de parallelle banen liggen. Maar, het laagvliegend luchtverkeer vindt plaats in de voorziene en sinds 1958 non-aedificandi zone die Herent niet (verder) heeft ontwikkeld, in tegenstelling tot Haacht, Kampenhout, en Rotselaar.

In Huldenberg zijn er elke dag vertrekvluchten van 25R/L (naar oost), of 07R/L (naar CIV), of 19 (naar oost én CIV, tijdens het weekend). In Oud-Heverlee is de situatie zoals in Huldenberg maar met mindere intensiteit. Geen enkele van deze vluchten gaat over de gemeenten van de Ondertekenaars, behalve de CIV-vluchten van 07.

De Ondertekenaars herleiden blijkbaar de Leuvense westrand tot Bertem. Verwijzingen naar Bertem als representatief voor Leuven West is een verschrikkelijke misleiding die de inwoners van de Leuvense westrand grote publieke schade toebrengt. Elk vliegtuig dat Bertem overvliegt, zal eerst op zeer lage hoogte de aaneengesloten rij van dorpscentra en woongebieden van Kortenberg, Herent of Leuven moeten overvliegen, om vervolgens weerom Heverlee (Leuven), Oud-Heverlee of Huldenberg te overvliegen.

Bovendien wordt de ganse Leuvense westrand, inclusief Bertem en Leuven (zuid, centrum, west), overvlogen door zware cargo-vluchten uit Luik, die wel gecapteerd maar niet gerapporteerd worden door het meetpunt van Bertem. Bewoners percipiëren deze vluchten dikwijls maar verkeerdelijk als Leuven-rechtdoor-vluchten.

De Ondertekenaars beweren in hun brief « ... vliegtuigen worden nu omgeleid over de Leuvense regio ... », alsof de Leuvense westrand geen deel zou zijn van de Leuvense regio! Geen enkele gemeente van alle Ondertekenaars ligt dichterbij het Leuvense centrum dan Herent, slechts 1.9 km van de Oude Markt, terwijl Bertem en Oud-Heverlee even ver daar vandaan liggen dan de dichtst-liggende gemeente van de Ondertekenaars!

De Leuvense westrand wordt zoals het noordoosten van Leuven, onophoudend overvlogen, nu mét de Leuven 07-Rechtdoor, maar ook na de staking ervan, met de Leuven-west-route; de eis tot staking is dus discriminerend.

WGL#04 Consultatie en informatie vóór de invoering van de Leuven Rechtdoor

Ondertekenaars: Deze nieuwe vliegroute werd ons opgelegd zonder enige vorm van consultatie of informatie. Plots werden wij geconfronteerd met klachten door bewoners over de toename van de geluidsoverlast.

Rechtzetting WGL#04: Dit is tweemaal onjuist.

De volksvertegenwoordigers van Vlaams-Brabant waren perfect op de hoogte. Bij elk regeerakkoord werd het Luchthavenakkoord bevestigd (zie WGL#05). In het Vlaams Parlement kwam de Leuven 07-Rechtdoor aan bod vóór haar invoering onder meer in de plenaire vergadering op 2009-04-29, en in de commissie op 2012-06-19. Ook in de Kamercommissie werd dit meermaals besproken. Op 2013-10-20 rapporteerde de toenmalige staatssecretaris M. Wathélet in de Kamercommissie over de vooruitgang van de implementatie van het Luchthavenakkoord, en specifiek over de Leuven 07-Rechtdoor kregen de commissieleden *meer dan vier maanden op voorhand de datum te horen van haar invoering* (citaat, zie WGL-Stuk-07 als bijlage):

« En ce qui concerne la piste 07-rechtdoor jusqu'à Leuven, une solution a aussi été trouvée, [...] sans aucun conflit ni aucune réduction de capacité. » ...,

« En ce qui concerne le timing, soyons clairs : ...enfin, le 6 mars 2014, nouvelles procédures de décollage 07-rechtdoor jusqu'à Leuven, sans impact sur la capacité si ce n'est la perte de temps liée au temps de vol pour que les avions dépassent Leuven. ». (eigen onderlijning)

In haar toespraak in de Vlaamse commissie voor leefmilieu bevestigde minister J. Schauvliege dat iedereen op de hoogte was én dat de Vlaamse Regering haar akkoord gegeven had voor de Leuven Rechtdoor (zie WGL#08).

Precies het tegenovergestelde gebeurde in 2001-2006 toen de bewoners van de Leuvense westrand noch hun volksvertegenwoordigers werden geïnformeerd over de verschuiving van het luchtverkeer uit de 07-corridor naar hun dorpscentra en de Leuvense westelijke stadsagglomeratie, nochtans mét manifeste overschrijdingen van alle geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie, wat het noordoosten van Leuven helemaal niet te beurt viel (bewijs KU Leuven, zie WGL-Stuk-04).

WGL#05 Het Luchthavenakkoord 2008-2010 – Hoofddoelstelling

Historiek:

Ondertekenaars: Deze nieuwe vliegroute vloeit voort uit de zogenaamde luchthavenakkoorden. De basisdoelstelling van het luchthavenakkoord van 2008 is de geluidshinder op een evenwichtige wijze te spreiden (bijlage 3). Daaropvolgend werd in het luchthavenakkoord van 2010 vijf principes voor vluchtprocedures vastgelegd (bijlage 4): veiligheid vrijwaren, capaciteit behouden, concentratie vermijden, kortste routes en beperken van de complexiteit.

Rechtzetting WGL#05: Dit is misleiding als gevolg van de onvolledige citering van het luchthavenakkoord, en zelfs fout qua hoofdobjectief.

WGL verwijst naar de volledige tekst van de hoofddoelstelling in WGL-Stuk-08, alsook die van de toepassing ervan op de vliegprocedures in WGL-Stuk-09, beide stukken als bijlage:

- In het akkoord staat niet "concentratie vermijden", maar wel « *De concentratie van vluchten boven sterk bewoonde gebieden zal zoveel mogelijk worden beperkt »* (eigen onderlijning; citaat uit WGL-Stuk-09). Dit is geen doelstelling maar een principe om de doelstelling te realiseren, en was ingegeven als reactie op de niet-aflatende druk van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) om het luchtverkeer naar de dichtbevolkte – weliswaar minder dicht dan in BHG – Noordrand en Oostrand te drijven. In tegenstelling

daarmee kan de 07-Corridor in de as van de twee parallelle banen bezwaarlijk als sterk bewoond gebied worden beschouwd, dat trouwens moest vrijgehouden worden (zie RSV, infra).

- Het Luchthavenakkoord zelf preciseert als hoofddoelstelling de “Evenwichtige Aanpak” van de Europese Richtlijn 2002/30 waarvan ruimtelijke ordening één van de vier pijlers is, naast reductie van lawaai aan de bron, geluidstille procedures, en exploitatiebeperkingen. De richtlijn is ondertussen omgevormd tot Verordening 598/2014, alias Europese Vliegwet. *Ongenuanceerde spreiding is juist het tegenovergestelde van ruimtelijke ordening, en het doel van de Evenwichtige Aanpak is het aantal sterk gehinderde personen te verminderen.* Noch het ene noch het andere werd in 2001-2006 gerealiseerd, nochtans was de Europese Richtlijn van kracht sinds 2002 (zie WGL#02 en WGL#11). Vandaar de onmiddellijke bijsturing in het Luchthavenakkoord van 2008 met precisering in 2010.
- Het Luchthavenakkoord licht bovendien de doelstelling nader toe (citaat uit WGL-Stuk-09): « *Voor deze bijzonder ingewikkelde materie, waarvan sommige aspecten van de regelgeving door bepaalde omwonenden als discriminerend kunnen worden ervaren, wordt van de politieke macht verwacht dat er een globale, evenwichtige beslissing wordt genomen.* » (eigen onderlijning)
- Een “evenwichtige spreiding” kan toch niet betekenen dat een 65-jaar bestaande concentratie met quasi permanent luchtverkeer in de non-aedificandi strook vanaf de luchthaven tot in Rotselaar-Aarschot, kan afgebouwd worden om vervolgens dit verkeer op lage hoogte over de quasi aaneengesloten, dichtbevolkte dorpscentra en woonagglomeraties in de Leuvense westrand te sturen (zie WGL#02 en WGL#03). *Dat is onredelijk, zoals het vonnis van de Rechtbank van 06/04/2016 luidt* (zie citaten in WGL#16, infra). Dat is in strijd met de doelstelling van de “Evenwichtige Aanpak” (ruimtelijke ordening).
- In de gerechtelijke ‘Valentijnprocedure’ probeerden sommige gemeenten van de Ondertekenaars al tevergeefs om de spreiding af te dwingen. In de motivatie van haar vonnis van 28/02/2020 stelt de Rechtbank, op pag. 18-19, alsook op pag. 22:

« De eisers gaan ervan uit dat er een plicht zou bestaan van de Belgische Staat om de hinder tussen de omwonenden “evenwichtig” te spreiden. Een dergelijk algemeen geformuleerde rechtsplicht bestaat echter niet. De overlast van het vliegverkeer kan ook bestreden worden door bv. het concentreren van routes boven minder bevolkte gebieden Die “evenwichtige aanpak” [Europese Verordening 598/2014, voorheen Europese Richtlijn 2002/30] verplicht de Staat met name om rekening te houden met de bevolkingsdichtheid van de zones die zouden overvlogen worden. » (eigen onderlijning)

« De omwonenden van de luchthaven Brussel-Nationaal, zowel deze in het Vlaams Gewest als in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zijn de slachtoffers van historisch gemaakte beleidskeuzes inzake ruimtelijke ordening en de expansie van de luchthaven. » (eigen onderlijning).

- Bijgevolg zouden de gemeenten die toch verkavelingen toestonden in de 07-Corridor zich moeten schamen, in plaats van de geluidslast te willen afwentelen – kennelijk ook in overtreding van de Europese Vliegwet van de Evenwichtige Aanpak – op gemeenten zoals onder meer Herent, Kortenberg en Leuven die de vliegcorridor maximaal vrijhielden van verdere ontwikkeling van de woonfunctie, mede overeenkomstig het Ruimtelijk Structuurplan van Vlaanderen (RSV), zie WGL-Stuk-10 als bijlage: citaat (paragraaf 4.2.2, editie 1997, p.463):

*« Om de Internationale luchthaven van Zaventem voldoende ontwikkelingsmogelijkheden te geven wordt:
- geen verdere ruimtelijke ontwikkeling van de woonfunctie toegelaten in de kernen, die binnen de lawaaicorridors gelegen zijn. »*

WGL#06 Het Luchthavenakkoord 2008-2010 – Leuven 07-Rechtdoor

Ondertekenaars: Aan de uitvoering van deze akkoorden werd uiteindelijk in 2014 in ‘punt 7’ in het plan Wathelet nog iets toegevoegd: de vliegroute boven het westen van Leuven werd afgeschaft en een nieuwe vliegroute ‘Leuven Rechtdoor’ in gebruik genomen. Deze plotse wijziging gaat regelrecht in tegen de principes van de luchthavenakkoorden, zoals verder zal blijken.

Rechtzetting WGL#06: Dit is onjuist.

De Leuven 07-Rechtdoor werd niet in het “plan Wathelet” toegevoegd, maar is een letterlijk onderdeel van het Luchthavenakkoord 2008-2010, beslist in de ministerraad van 2010-02-26; zie WGL-Stuk-09 als bijlage (citaat):

« Opstijging 07R: Voor de opstijgingen vanaf baan 07R, zal de opstijgingsprocedure voor vluchten naar het zuidoosten (Huldenberg) worden gewijzigd ten einde in het verlengde te blijven van de baan van vertrek tot voorbij Leuven. Die wijziging zal van toepassing worden van zodra een aanvaardbare oplossing wordt gevonden om een conflict te vermijden met de landingsprocedures (zijnde binnen een termijn van maximum 2 jaar) » (eigen onderlijning; extract uit het Luchthavenakkoord 2008-2010)

Dit werd meermaals bekrachtigd in de volgende Federale en Vlaamse regeerakkoorden.

Bovendien is de Leuven 07-Rechtdoor geheel in overeenstemming met de doelstelling van het Luchthavenakkoord alsook de principes van uitvoering ervan (zie WGL#05). De wijziging was ook niet “plots” want dit werd lang van tevoren besproken en aangekondigd in de diverse commissies van de parlementen, tot en met de aankondiging van de datum van invoering, meer dan 4 maanden vooraf in de Kamercommissie (zie WGL#04).

WGL#07 Geluidbelasting in de 07-Corridor

Problematiek:

Ondertekenaars: We hebben het departement LNE van de Vlaamse overheid meteen verzocht in onze regio een tijdelijk meetstation te plaatsen om de bijkomende geluidsoverlast objectief te meten (bijlage 5). Hieruit blijkt duidelijk dat onze regio geconfronteerd wordt met:

- eenzelfde hoog niveau van geluidsoverlast door dalende vliegtuigen;
- bijkomende én hogere geluidsoverlast van opstijgende vliegtuigen;
- onophoudelijk vliegtuiglawaai zonder enige rustpauzes;
- uit de gegevens van het meetstation te Bertem blijkt dat de geluidsoverlast er geheel verdwenen is en naar onze regio is verschoven (bijlage 5).

Rechtzetting WGL#07: Dit is misleidend.

Het tijdelijk meetstation in Tildonk stond op de locatie van de maatschappelijke zetel van de ‘VZW Leuven Rechtdoor’, die radicaal *tegen* de Leuven Rechtdoor strijdt. Deze locatie is gelegen in de 07-Corridor, in een verkaveling van 1992, en in een woning met bouwvergunning van 1994. (bron: LNE en Nationale Bank België)

In die tijd was in de 07-Corridor, het aantal vliegbewegingen niet of amper minder, en de geluidbelasting zelfs hoger dan nu inclusief het verkeer van de Leuven 07-Rechtdoor; zie WGL-Stuk-13 als bijlage. Het procentueel aandeel van de vliegbewegingen is er nu precies gelijk aan dat van toen, even “onophoudelijk” als toen (WGL#01).

Bovendien was de verkaveling in strijd met het Ruimtelijk Structuurplan van Vlaanderen (zie WGL-Stuk-10 als bijlage).

De meetresultaten in Tildonk zijn voorlopig en niet representatief, zoals Minister Schauvliege bevestigde in de Commissie Leefmilieu van 2014-12-09 (zie WGL#08 infra).

Niettemin heeft WerkGroepLeuven de meetresultaten nadien onderzocht wanneer deze voor de volledige meetperiode beschikbaar waren (WGL-Stuk-12). Zo blijkt dat het gezondheidsprobleem al significant aanwezig was op de locatie vóór de invoering van de vertrekroute. Met de invoering van de Leuven 07-Rechtdoor stijgt het gemiddeld aantal overschrijdingen van de nachtgrenswaarde LAm_{ax} 60 (richtlijn van de Wereldgezondheidsorganisatie als sinds 1999) nauwelijks van 12,2 naar 13,1 per nacht 23-07h, terwijl de maximale nachtelijke geluidpieken van opstijgend en dalend verkeer gelijk zijn (LAm_{ax} 75).

Over deze definitieve meetresultaten werd blijkbaar geen vraag meer gesteld in de commissie leefmilieu,

De schade is bewezen en de verkavelingen in Tildonk in de 07-Corridor in de jaren 90 waren een beleidsfout. Wat nu? Ofwel isoleert men de slaapkamers, en dan moet dat voldoende zijn voor de hoogste geluidpieken, in casu LAm_{ax} 75, en stopt men met de wanverkavelingen van de 07-Corridor, ofwel schaft men de nachtvluchten af. Echter de schade spreiden is onredelijk, én in strijd met de milieuwet (standstill), én in strijd met de geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie (1^{ste} principe van geluidbeheer, zie WGL#15, infra), én in strijd met de Europese Vliegwet 598/2014; het zou alleen wanbeleid en speculatie belonen.

Ondertussen is het ongelukkig gekozen meetpunt in Tildonk vervangen door een permanent station in Rotselaar.

De meetresultaten in Rotselaar tonen overduidelijk dat het gemiddeld geluidniveau van een opstijgend toestel van de Leuven 07-Rechtdoor *minder* is dan dat van een dalend toestel; zie WGL-Stuk-11 als bijlage. Dit bevestigt het simulatieresultaat van de KU Leuven in 2007; zie toelichting in WGL-Stuk-04 als bijlage.

Besluit: Een standstill ten opzichte van de historische toestand werd aldus gerealiseerd, zowel op het vlak van de geluidbelasting van een (gemiddeld) individueel toestel, het aandeel in het aantal bewegingen, het totaal aantal bewegingen, en de totale geluidbelasting.

De vergelijking van de geluidbelasting in de 07-Corridor met Bertem is irrelevant vermits het precies de bedoeling was om: (a) de nieuwe geluidbelasting door de structurele wijzigingen in 2001-2006 te herstellen (cf. standstill, ruimtelijke ordening), (b) niet meer laagvliegend over dorpscentra en agglomeraties te vliegen, en (c) de concentratie op lage hoogte in de Huldenberg-zone te verminderen, zoals bedoeld in het Luchthavenakkoord (WGL#03 en #05, supra).

Belangrijk te vermelden is dat *langsheen de 07-Corridor*, in de dorpscentra en woongebieden van de Leuvense westrand, een opstijgend toestel van de Leuven 07-Rechtdoor nog onvoldoende hoog vliegt zodat haar hogere geluidemissie – hoger dan dat van dalend verkeer – nog onvoldoende wordt gecompenseerd door de vlieghoogte, en daardoor meer lawaai maakt aan de grond dan het dalend verkeer. Dat maakt dat de geluidbelasting langsheen de 07-Corridor relatief meer gestegen is in de Leuvense westrand dan ten noordoosten van Leuven waar het opstijgend verkeer al relatief veel hoger vliegt. Deze situatie is uiteraard vele malen beter dan dat het vliegverkeer laag over de dorpscentra en stadsagglomeratie scheert in de Leuvense westrand. Een andere situatie doet zich voor daar waar het vertrekkend verkeer soms vroegtijdig, te laag en incorrect de vertrekroute verlaat, zoals in Herent, Wijgmaal, en Putkapel, om dan te laag over Kessel-Lo en Holsbeek te vliegen.

WGL#08 Toespraak minister J. Schauvliege in de parlamentscommissie

Ondertekenaars: Deze resultaten werden ook bevestigd op 9 december 2014 door toenmalig minister Schauvliege in de Commissie LNE (bijlage 6).

Rechtzetting WGL#08: Dit is opnieuw misleidend want de evaluatie was voorbarig, zoals minister J. Schauvliege in de commissie van 2014-12-09 verklaarde, maar dit stuk van haar toespraak hebben de Ondertekenaars niet als bijlage toegevoegd; zie WGL-Stuk-14 als bijlage (citaat):

« *Om een precies en meer omvattend beeld van de geluidsimpact en de bijhorende hinder te krijgen, is een aanvullende analyse van de termijn gemiddelde geluidsindicatoren nodig. Hiervoor is de meetperiode*

te kort en nog onvoldoende representatief. Het alternatieve baangebruik kwam sinds de opstelling nog maar beperkt voor, zodat de nieuwe route Leuven rechtdoor tijdens de beschikbare meetperiode maar sporadisch werd gevlogen. » (eigen onderlijning).

Echter, nadat de meetresultaten in Tildonk over een langere termijn waren uitgevoerd, werden de resultaten niet meer opgevraagd bij de minister. WerkGroepLeuven heeft dan maar de analyse gemaakt; zie WGL#07 supra.

Het meetpunt in Tildonk werd vervangen door het nieuw meetpunt in Rotselaar: resultaten zie WGL#07 supra.

Opmerkelijk is ook de aanhef van de toespraak van minister J. Schauvliege in de commissie van 2014-12-09 (citaat, zie WGL-Stuk-14 als bijlage):

« Collega's, we hebben deze discussie al een aantal keren gevoerd. U weet dat de Vlaamse Regering steeds de principes van de federale akkoorden van 2008 en 2010 heeft onderschreven, onder voorwaarde van bijstelling van de vertrekroutes van baan 25R, 25-rechts, boven de Noordrand. Die positie werd opnieuw bevestigd... »

De Vlaamse regering ging dus, mutadis mutandis, akkoord met de Leuven 07-Rechtdoor dat een wezenlijk onderdeel was van het Luchthavenakkoord (cf. WGL#06, supra), en de parlementsleden waren goed geïnformeerd (WGL#04, supra).

WGL#09 Belgocontrol-Skeyes evaluatierapport

Ondertekenaars: Gelet op onze bezwaren bij de vliegroute 'Leuven Rechtdoor' werd in het federale regeerakkoord van 7 oktober 2014 bepaald dat door Belgocontrol (nu Skeyes) een evaluatiestudie moet uitgevoerd worden. Deze studie die in juni 2015 werd afgeleverd is vernietigend over de route Leuven Rechtdoor. In vergelijking met de historische route ten westen van Leuven veroorzaakt de nieuwe route een reeks bijkomende problemen op het vlak van geluidsoverlast, luchtvervuiling, capaciteit, veiligheid en complexiteit. Het evaluatierapport concludeert onomwonden:

"The flight efficiency is considerably deteriorated compared to the previous situation with an increase of horizontal portions during the climb and longer vertical routes. The new routes increase considerably the air traffic management complexity by multiplying the interactions between traffic flows and by the use of non-standard working methods. The number of coordination and the workload of air traffic controllers is globally increased compared to the previous situation." (Belgocontrol, Evaluation of EBBR Standard Instrument Departures 25R NW and "07 rechtdoor", p.1).

Rechtzetting WGL#09: Dit is onjuist en misleidend. Wat de beweerde "bijkomende problemen" over de 5 aangehaalde onderwerpen in de studie van Belgocontrol-Skeyes betreft, het volgende:

- **Geluidsoverlast:** Dit valt buiten de bevoegdheid van Belgocontrol, zoals zij in haar evaluatierapport 2015 schrijft op p. 1 (citaat): *« The assessment is limited to the operational aspects of air traffic control and does not cover the noise footprint impact, which is outside the remit and expertise of Belgocontrol ».*
- **Capaciteit:** Het Belgocontrol evaluatierapport 2015 meldt geen probleem, integendeel, het meldt dat de capaciteit niet is aangetast (citaat op p. 1): *« The rate of arrivals and the rate of departures have not been limited after the implementation of the new departure routes from runway 07L and 07R. »*
- **Veiligheid:** De nieuwe route werd uiteraard zoals steeds onderworpen aan alle risico's en aspecten qua veiligheid vóór ingebruikname! De vliegroute 'Leuven 07-Rechtdoor' is niet onveilig verklaard in het Belgocontrol-rapport. Zo niet had Belgocontrol de procedure meteen moeten staken! De veiligheid van de procedure wordt trouwens geïllustreerd door het Belgocontrol-persbericht van 20 januari 2017, dat het aantal incidenten van type A (ernstig) en B (belangrijk) toont: er was geen toename, maar zelfs een afname in het jaar 2014 van de invoering van de vliegroute 'Leuven 07-Rechtdoor', en het jaar erop steeg het aantal incidenten samen met de grote onderhoudswerken aan de baaninfrastructuur, om vervolgens in 2016 tot het absolute minimum nul te dalen (zie WGL-Stuk-15 als bijlage). Tenslotte, de

oorzaak van het incident van 23/02/2018 was het gevolg het niet correct uitvoeren van de procedure; zie WGL#10, infra.

- Complexiteit: Dat een nieuwe procedure implicaties heeft voor het werk van de verkeersleiders, is vanzelfsprekend. Ondertussen is de route al wel 8 jaar operationeel.
- Vluchtefficiëntie: Hierover sprak de Rechtbank zich al uit in haar vonnis van 06/04/2016 waarin zij de Leuven Rechtdoor redelijk beoordeelde: citaat op p. 90 (zie verder in WGL#16):

« De oude Leuven West route heeft een zeer scherpe bocht op lage hoogte, waardoor het moeilijk is om een geluidsarme vertrekprocedure te volgen. Het motorvermogen moet in meer of mindere mate extra opgetrokken worden (meer lawaai, meer brandstof, meer kerosine). Het vliegtuig gaat ook minder snel stijgen, tenzij mits extra zwaar motor vermogen. Op lage hoogte verbruikt een vliegtuig gemiddeld 7x meer dan op hoge hoogte. De winst van de korte afstand is snel opgebruikt. ».

- Luchtvervuiling: zoals de geluidsoverlast werd de luchtvervuiling evenmin geëvalueerd door Skeyes (supra). Ook hierover oordeelde de Rechtbank in haar vonnis van 06/04/2016 in het voordeel van de Leuven Rechtdoor ten opzichte van de Leuven West route, citaat op p. 90 (zie verder in WGL#16):

« Door de scherpe bocht [van de Leuven West route] is er dus meer uitstoot CO2, NOx, maar vooral ook fijn stof en ultrafijn stof. Vooral op de nog lagere hoogte heeft men fijn stof neerslag op de grond wat een gevaar voor de volksgezondheid vormt. Hoe efficiënter men kan opstijgen tot 5000 ft en meer, hoe beter. ».

WGL bespaart u van verdere technische argumenten, behalve van het feit dat in meerdere luchthavens 'rechtdoor'-vertrekroutes werden ingevoerd mét "omweg" en uiteraard nieuwe, aan-te-leren, gewoon-te-worden, en te-optimaliseren procedures, zoals in de luchthavens van Charleroi, Luik, Frankfurt, Schiphol, en Paris-CDG, mede om reden van ruimtelijke ordening (cf. Europese Vliegwet 'Evenwichtige Aanpak') en milieu (efficiënt opstijgen en pas bochten nemen op hoge hoogte waar het verbruik vele malen minder is).

WGL#10 Incident 2018-02-23

Ondertekenaars: We vestigen ook uw aandacht op het ernstig incident van 23 februari 2018 tussen twee vliegtuigen die na elkaar opstegen vanop baan 07R vanuit luchthaven Brussel-Nationaal en allebei de vliegroute 'Leuven Rechtdoor' volgden. Dit incident waarover de Air Accident Investigation Unit een ongevalsrapport opstelde, is een perfecte illustratie van de operationele bezorgdheden in het hogervermelde evaluatierapport van Belgocontrol uit juni 2015.

Rechtzetting WGL#10: Dit is onjuist.

De AAIU heeft in haar 'Safety Investigation Report' 1 direct-oorzakelijke factor en 4 risicofactoren of 'safety issues' aangeduid. Deze laatste 4 dient Skeyes te verhelpen om herhaling van het incident te vermijden. *Geen enkele* van deze veiligheidsproblemen noch de directe oorzaak betreft de vertekroute Leuven 07-Rechtdoor. Integendeel, het rapport stelt expliciet dat de *directe oorzaak* ("direct causal factor") van het incident precies het niet correct uitvoeren is van de Leuven 07-Rechtdoor vertrekprocedure, met name de *instructie van de verkeersleider om het vertrekkend vliegtuig vroegtijdig te doen afdraaien over de stad Leuven* ("turn earlier than foreseen": cf. <https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/accidents/2018-02-23-01-final.pdf>)

WGL#11 KU Leuven simulatiestudie van 2007

Ondertekenaars: Eerder bleek al uit een simulatiestudie nog voorafgaand aan de invoering van de vliegroute Leuven rechtdoor dat meer bewoners getroffen zouden worden door geluidsoverlast. In weerwil van deze studie werd vliegroute Leuven Rechtdoor toch doorgedrukt.

Rechtzetting WGL#11: Dit is onjuist, en dat is zeer goed te zien op de geluidkaarten van de KU Leuven studie waar de 3 toestanden/scenario's worden vergeleken; zie kaart en toelichting in WGL-Stuk-04 als bijlage.

De KU Leuven studie toont aan dat de geluidbelasting ten noordoosten van Leuven niet meer, en in Rotselaar zelfs minder is dan de historische toestand (tot jaar 2000), wat nu bevestigd wordt door de meetresultaten van LNE ter plaatse; zie WGL#07 supra, en WGL-Stuk-04, WGL-Stuk-11 en WGL-Stuk-13 als bijlagen.

Wat de verschillen tussen de scenario's van de KU Leuven simulatiestudie betreft negeren de Ondertekenaars niet alleen de gebruikelijke foutenmarge alsook dat uitgerekend op basis van de geluidsimpactstudie, de nieuwe vliegroute verder werd geoptimaliseerd.

Ondertekenaars negeren bovendien de opdracht van de KU Leuven-studie én de hoofddoelstelling van de vliegroute Leuven 07-Rechtdoor, met name het maximale herstel van de ruimtelijke ordening in de Leuvense regio, in overeenstemming met de Evenwichtige Aanpak in toepassing van de Europese Vliegwet 598/2014, en met de milieuwetten (het standstill beginsel); zie WGL#03.

Het meest frappante resultaat was bovendien dat het spreidingsplan 2001-2006, het totaal aantal getroffen bewoners 'significant' – d.i. groter dan de foutenmarge van de simulatie – deed stijgen binnen de door de Wereldgezondheidsorganisatie sterk-aanbevolen geluidgrens Lnight 40. *Er was dus zelfs geen sprake van beduidend algemeen belang* om de inbreuk op de standstill in de Leuvense westrand en elders te verantwoorden.

WGL#12 Nieuwe studies

Oplossing:

Ondertekenaars: Geachte Minister, er is nu al wel voldoende studiewerk verricht om de gevolgen van de vliegroute 'Leuven Rechtdoor' klaar en duidelijk in kaart te brengen. Deze route druist volledig in tegen de basisdoelstelling van het luchthavenakkoord inzake spreiding en tegen de vijf principes voor vluchtprocedures.

Rechtzetting WGL#12: Dit is misleidend.

De Ondertekenaars herhalen hun foute lezing van het Luchthavenakkoord en negeren de Europese Vliegwet (cf. WGL#05 en WGL#06, supra).

Zij hebben daarbij blijkbaar grote angst van elke studie die de ongegrondheid en onjuistheid van hun argumenten en beweringen zou kunnen aantonen.

WGL is juist wel voorstander van een bijkomende, nog steeds niet uitgevoerde studie van de geluidbelasting met geluidskarten overeenkomstig de wetenschappelijk gefundeerde grenswaarden voor geluidbelasting en dosis-respons-relaties, die de schade kwantificeren bij een overmatige geluidbelasting.

Ook hamert WGL steeds opnieuw op een herijking van de windcriteria waarbij alle risico's worden geëvalueerd, onder meer het extra risico op slachtoffers onder omwonenden wanneer de 'nadering' – d.i. de laatste fase vóór de landing alsook de meest gevaarlijke fase van een vlucht – gebeurt boven dichtbevolkt gebied, en waarbij een maximale capaciteit en minimale wachttijden worden gegarandeerd.

WGL#13 Economisch belang van de luchthaven en de lasten

Ondertekenaars: Toch wenst onze regio in goed nabuurschap te leven met de economisch belangrijke luchthaven. We blijven samen met onze inwoners dan ook bereid om de historische geluidsoverlast van gemiddeld meer dan 100.000 landende vliegtuigen boven onze regio te dragen. Met deze landende vliegtuigen alleen, zijn onze gemeenten al de meest overvlogen regio van heel het land. Maar het is onaanvaardbaar dat een regio ten westen van Leuven elke geluidsoverlast weigert en plots wordt uitgeroepen tot no-fly zone waarbij alle hinder naar de Leuvense regio wordt verschoven. Een dergelijke onrechtvaardige concentratie van de geluidsoverlast ondermijnt het draagvlak voor de luchthaven bij onze bevolking.

Rechtzetting WGL#13: Dit is misleidend en fout.

De Ondertekenaars doen uitschijnen dat de Leuvense westrand niet tot de Leuvense regio behoort. Alle gemeenten van de Ondertekenaars liggen verder van het Leuvense centrum dan Herent dat grenst op slechts 1.9km van de kathedraal, en de Oude en Grote Markt van Leuven (cf. WGL#03).

Precies de niet-aflatende druk van gemeenten uit het noordoosten van Leuven, om de decenniaoude, historische last weg te duwen, “te spreiden” onder meer via het spreidingsplan van 2001-2006, naar hun buurgemeenten, in regelrechte overtreding van de Europese Vliegwet 598/2014, is dé oorzaak van de druk op de tewerkstelling en de onzekerheid bij de werknemers, en van de aarzeling van bedrijven om te investeren.

Geheel tegen wat de Ondertekenaars insinueren, verwerkt de Leuvense westrand niet alleen dezelfde landende vliegtuigen en opstijgende van de Leuven 07-Rechtdoor als die van het noordoosten van Leuven, maar daarbovenop ook de opstijgende vliegtuigen van banen 01, 25 en 19 met bestemming oost (WGL#03, supra). Niet het noordoosten van Leuven maar de Leuvense westrand verwerkt de meeste vluchten.

De Leuvense westrand is dus absoluut geen no-fly zone, zoals de Ondertekenaars alsmear poneren (WGL#03).

Op de Leuvense regio, zowel in de Leuvense westrand als in de regio ten noordoosten van Leuven rust al 65 jaar, sinds 1958, een historische hypotheek van een vliegcorridor (‘07-Corridor’) met quasi-permanent luchtverkeer, zowel landend als opstijgend (zie WGL#01 en WGL#02, supra). Dit is het gevolg van de beslissing in 1956 om een tweede parallelle baan aan te leggen ten einde de capaciteit van de luchthaven op te krikken (o.m. dubbele landingscapaciteit bij westwaarts gebruik) en een economisch-leefbare luchthaven te kunnen ontwikkelen.

Het vrijhouden van verkavelingen in de 07-Corridor WAS en IS nog steeds dé beleidsdaad die de betrokken gemeenten moeten stellen om de economische ontwikkeling van de luchthaven te garanderen (cf. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen). In Kortenberg, Herent en Leuven werd dit beleid daadkrachtig gevoerd. Maar blijkbaar deden Kampenhout, Haacht en Rotselaar dat niet want ze willen de 07-Corridor niet gebruiken waarvoor hij al in 1956 werd voorzien.

De Ondertekenaars negeren bovendien dat de 07-Corridor ook in de Leuvense westrand ligt – meer bepaald in de gemeenten Kortenberg en Herent –, waar het dalend en opstijgend verkeer nog lager vliegt met nóg hogere geluidbelasting dan ten noordoosten van Leuven. Al wat de inwoners en gemeentebesturen van de Leuvense westrand vragen is dat de ruimtelijke ordening met die historische belasting van de 07-Corridor wordt gerespecteerd, en niet opnieuw wordt verplaatst naar de dorpscentra én de stadsagglomeratie in de Leuvense westrand, ... ten voordele van gemeenten van de Ondertekenaars die het niet zo nauw namen met de ruimtelijke ordening.

De vraag om de Leuven Rechtdoor te staken werd al eens gesteld door Haacht, Rotselaar, Holsbeek en Aarschot. Ze werd door de Rechtbank afgewezen in haar vonnis van 04/06/2016; zie citaten onder WGL#16, infra. De vraag van sommige gemeenten uit Vlaams-Brabant, waaronder die van de Ondertekenaars, om alle luchtverkeer te spreiden (Valentijnprocedure) werd eveneens verworpen door de Rechtbank in haar vonnis van 28/02/2020 (zie citaten in WGL#05, supra).

Tenslotte nog dit: Het economisch belang wordt best gediend met de terugkeer van de decenniaoude windcriteria, want die geven de grootste capaciteit én de kortste wachttijden voor het luchtverkeer. Noordoost Leuven heeft die piste steeds verworpen, samen met de Noordrand.

WGL#14 De historische toestand in de Leuvense regio bis

Ondertekenaars: Wij eisen daarom dat de afgesproken doelstelling en principes in het luchthavenakkoord ook effectief uitgevoerd worden. Daartoe moet het historisch evenwicht in de Leuvense regio hersteld worden waarbij de vliegroute Leuven Rechtdoor wordt afgeschaft en teruggekeerd wordt naar de historische vliegroute ten westen van Leuven.

Rechtzetting WGL#14: Dit is nogmaals onjuist. De Ondertekenaars herhalen hun foute informatie over de historische situatie in de Leuvense regio en over het Luchthavenakkoord 2008-2010:

- De historische toestand werd vernietigd in 2001-2006 en terug hersteld in 2014; zie WGL#01, WGL#02 en WGL#03;
- Het Luchthavenakkoord volgde de 'Evenwichtige Aanpak' (= Europese Vliegwet 598/2014); de Leuven 07-Rechtdoor is ervan het schoolvoorbeeld en een wezenlijk onderdeel: zie WGL#03, WGL#05, WGL#06;
- Standstill werd gerespecteerd ten noordoosten van Leuven: zie WGL#07.

WGL#15 Invoering van nieuwe vliegroutes

Ondertekenaars: We willen benadrukken dat deze oplossing op geen enkele wijze verband houdt met de globale geluidsproblematiek rond Brussel-Nationaal. Noch het Brussels gewest noch andere regio's in Vlaanderen zijn hierbij betrokken. Deze oplossing kan zodoende op zichzelf doorgevoerd worden. Bovendien kan dit op korte termijn ingevoerd worden gezien de route ten westen van Leuven nog steeds gepubliceerd is in de AIP, maar waarvan het gebruik momenteel verhinderd wordt door een NOTAM.

Rechtzetting WGL#15: Driemaal onjuist.

De Leuven Rechtdoor herstelde een onwettige toestand (WGL#03 en WGL#11).

De Ondertekenaars negeren dat de malaise in de Leuvense regio is ontstaan toen het quasi permanente luchtverkeer in de 07-Corridor structureel werd verminderd, en een nieuwe lawaai corridor in de Leuvense westrand werd gecreëerd; zie WGL#01 en WGL#02, supra.

Wanneer men terug naar de historische toestand zou willen keren, dienen de 3 wijzigingen teruggedraaid te worden: windcriteria, CIV-verkeer van banen 07 en 01, én de oude Leuven-West-route. Hiervan werd de schade al bewezen door de KU Leuven (zie WGL#02, supra). Deze wijzigingen hebben wel zware implicaties op iedereen rondom de luchthaven. Deze drie wijzigingen ten nadele van de Leuvense westrand werden bovendien uitgevoerd zonder MER noch enige consultatie (cf. WGL#04).

Bovendien werd de huidige, gepubliceerde Leuven-West route pas ingevoerd op 2016-03-31, in uitvoering van een verstekvonnis dat ondertussen werd vernietigd; de vertrekroute heeft dus geen kracht meer van bestaan. Nota bene, de échte oude route bestond eigenlijk niet want ze werd amper gebruikt en lag bovendien elders (supra, zie WGL#02).

Het volgend citaat uit de geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie kan allicht helpen inzien waar de echte oplossing ligt: zie World Health Organization (WHO) 2018 'Environmental noise guidelines for the European Region', <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>, citaat uit '5.2 Guiding principles', op p.105):

«The first principle is to reduce exposure to noise, while conserving quiet areas. The recommendations focus on reduction of population exposure to environmental noise from a variety of sources, in different settings. The general population can be exposed regularly to more than one source of noise simultaneously (including, in some cases, occupational noise), as well as to other nonacoustic factors that can modify the response to noise (such as vibration from railways, air pollution from traffic or visual aspects

of wind turbines). Thus, overall reduction of exposure from all sources should be promoted. Furthermore, noise exposure reduction in one area should not come at the expense of an increase in noise elsewhere; existing large quiet outdoor areas should be preserved. » (eigen onderlijning)

Eigenlijk zegt de WHO precies hetzelfde als de Europese Vliegwet (voorheen EU Richtlijn 2002/30) en als de Milieuwet (standstil): respect voor de ruimtelijke ordening. Dit werd genegeerd in 2001-2006, toen het luchtverkeer volledig werd omgegooid, en hersteld met de Leuven 07-rechtdoor.

Bovendien heeft de Rechtbank in haar het vonnis van 06/04/2016 de eis van een aantal van de Ondertekenaars, om de Leuven Rechtdoor te staken, verworpen en de procedure als redelijk beoordeeld (WGL#16, infra).

WGL#16 Rechtszaken

Ondertekenaars: Ten slotte wijzen we ook op de gerechtelijke uitspraken die de staking van de vliegroute Leuven Rechtdoor bevelen. De rechtbank heeft bij vonnis van 30 mei 2018 uitdrukkelijk aan de Belgische Staat bevolen om de zevende fase van het Luchthavenakkoord – waarvan Leuven Rechtdoor deel uitmaakt – van 19 december 2008 te staken.

De gemeenten ten westen van Leuven – Bertem, Herent en Oud-Heverlee – hebben hierna een milieustakingsvordering voor het behoud van deze zevende fase gevorderd. Het vonnis van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg van Brussel dd. 30 juni 2021 wijst dit echter af omdat het een bij vonnis van 30 mei 2018 onwettig verklaarde toestand zou benaastigen. Er is geen beroep ingesteld tegen dit vonnis. Het gevolg is dan ook dat de zevende fase van het Luchthavenakkoord gestaakt blijft.

Rechtzetting WGL#16: Dit is onjuist en misleidend.

Er lopen of liepen vier rechtszaken waar de Leuven Rechtdoor direct of indirect aan bod kwam, waarvan slechts één rechtszaak waarbij alle betrokken partijen rechtstreeks elkaar bekampen:

De eerste rechtszaak is de enige echte over de Leuven 07-Rechtdoor, en is ook de enige rechtszaak waarin de twee opposanten in rechtstreeks duel zijn verwickeld. Ze werd aangespannen door Aarschot, Haacht, Rotselaar, Holsbeek en de VZW Leuven Rechtdoor, om de staking ervan te eisen. Enkele van de gemeenten in de Leuvense Westrand en bewoners zijn tussengekomen. De Rechtbank in Eerste Aanleg heeft bij vonnis van 06/04/2016 de eis verworpen en de Leuven 07-rechtdoor als redelijke oplossing beoordeeld. De verliezende partijen tekenden beroep aan, maar, naar WGL verneemt, zonder nieuwe argumenten behalve een studie van Belgocontrol waarover de eerste Rechtbank al oordeelde. Enkele citaten uit het vonnis (p.90 en 99): (eigen onderlijning):

« ... Diezelfde argumenten [als voor Leuven] gelden evenzo voor de dichtbewoonde dorpskernen van Herent, Veltem-Beisem, Winksele, Meerbeek [Kortenberg], Bertem waar het opstijgend vliegverkeer nog op zeer lage hoogte vliegt indien dit te snel afdraait naar het zuiden, terwijl bij de vliegroute “Leuven rechtdoor” dit afdraaien op grotere hoogte gebeurt en bijgevolg minder geluidshinder op de grond veroorzaakt. ... »;

« Zorgvuldigheidsbeginsel: ... De route “Leuven Rechtdoor” lijkt om deze redenen niet op onredelijke wijze gekozen te zijn. »; en

« Belangenafweging: ... Ook hieruit blijkt dat de Belgische Staat de beslissing om de opstijgroute “Leuven Rechtdoor” te kiezen, niet op onredelijke wijze genomen heeft. ».

Zie eveneens andere citaten uit ditzelfde vonnis in WGL#09, supra.

De tweede rechtszaak is aangespannen door de Noordrand. In haar vonnis van 30/05/2018 heeft de Rechtbank in Eerste Aanleg bevel gegeven tot oprichting van een Staten-Generaal om tot een vergelijk te komen tussen alle betrokkenen, alsook, *wanneer de Staten-Generaal geen vergelijk zou vinden*, de staking van het ganse Luchthavenakkoord 2008-2010 – waarvan de Leuven Rechtdoor het zevende deel is – *mét behoud echter van de nieuwe*

windcriteria. De facto zou daarmee het spreidingsplan 2001-2006 terug ingevoerd worden, wat echter *niet in het vonnis te lezen* staat. Tegen dit vonnis werd beroep aangetekend, terwijl minister Gilkinet de Staten-Generaal oprichtte waarvan de zittingen aan de gang zijn. Met hun brief doorkruisen de Ondertekenaars bijgevolg de werking van de Staten-Generaal, en hun de-loyauteit belemmert een sereen debat over oplossingen. Bovendien motiveert de Rechtbank haar vonnis van 2018-05-18 onder meer dat de *Noordrand niet zou genieten van het voordeel van het recht door opstijgen, wat geenszins pleit voor het afschaffen daarvan maar eerder voor het toepassen van het (milieuvriendelijke) recht door opstijgen ook in andere situaties waar dienstig en mogelijk!*

De derde rechtszaak is eigenlijk een vervolg van de tweede rechtszaak. Vermits de Leuvense Westrand geen partij was in de hogervermelde rechtszaak van de Noordrand, kon zij zich niet verdedigen – zij was er zelfs niet van op de hoogte –, zodat de rechter zich alleen moest behelpen met de argumenten van de Noordrand zonder tegenspraak van de belanghebbenden. De Rechtsbank maakte in haar vonnis duidelijk dat de Leuvense Westrand ofwel moet tussenkomen in de procedure in beroep, ofwel verzet moet aantekenen. Bijgevolg hebben de betrokken gemeenten berust in het vonnis; althans zo heeft WGL begrepen. Hun initiële klacht wordt bovendien gesteund door de Rechtbank die erkent dat zij in het Noordrand-vonnis van 30/05/2018 niet kón rechtspreken omdat ze geen rekening kón houden met de belangen van de niet-aanwezige Leuvense westrand, waar zij schrijft in haar vonnis van 2021-06-30:

« Tenslotte illustreert voorliggende vordering perfect dat rondom de luchthavenproblematiek een ongekend kluwen van tegengestelde belangen bestaat, wat betekent dat het voor de burgerlijke rechter onmogelijk is om deze luchthavenproblematiek op te lossen aan de hand van individuele processen waarin telkens maar enkele belangen aan bod komen, en andere, tegengestelde belangen niet in aanmerking kunnen genomen worden bij afwezigheid van de betrokken belanghebbenden. Verschillende vonnissen in dit kader hebben daardoor uiteindelijk het Luchthavenakkoord van 19 december 2008 volledig kaduuk gemaakt. Het is precies daarom dat deze zetel met het vonnis van 30 mei 2018 een stakingsbevel opgelegd heeft dat erop neerkomt om alle vluchtroutes opnieuw onder de loep te nemen en een nieuwe maar globale regeling van de luchthaven-problematiek op te stellen en in praktijk te brengen. » (eigen onderlijning)

De Rechtbank stelt met andere woorden dat de staking van het ganse Luchthavenakkoord bedoeld was om het geheel te herzien, en, zoals hierboven aangehaald, het recht door opstijgen ook elders toe te passen.

De Ondertekenaars beroepen zich geheel onjuist op het Noordrand-vonnis van 2018-05-18, op twee vlakken.

De vierde rechtszaak is gekend als de Valentijnprocedure, waar de Rechtbank de vraag tot spreading van de gemeenten van de Ondertekenaars verwierp: zie citaten uit het vonnis van 28/02/2020 onder WGL#05, supra.

WGL#17 Ondertekenaars

Ondertekenaars: Wij rekenen er dan ook op dat U, in afwachting van een meer algemene regeling, op korte termijn een einde stelt aan de meest manifest onredelijke toestand in de verdeling van de vliegroutes rond onze nationale luchthaven.

Met respectvolle groet,

Kris Leaerts (CD&V), burgemeester van Kampenhout
Steven Swiggers (Open Vld), burgemeester van Haacht
Jelle Wouters (CD&V), burgemeester van Rotselaar
Mohamed Ridouani (Vooruit), burgemeester van Leuven
Hans Eyssen (CD&V), burgemeester van Holsbeek
Gwendolyn Rutten (Open Vld), burgemeester van Aarschot en Vlaams parlements lid
Theo Francken (N-VA), burgemeester van Lubbeek en Federaal parlements lid
Johan Vanhulst (CD&V), burgemeester van Bierbeek
Chris Vervliet (CD&V), burgemeester van Boutersem

Dieter Vanbesien (Groen), Federaal parlementslid [Haacht] *
Karin Jiroflee (Vooruit), Federaal parlementslid [Haacht] *
Els Van Hoof (CD&V), Federaal parlementslid [Heverlee (Leuven)] *
Katrien Houtmeyers (N-VA), Federaal parlementslid [Wijgmaal (Leuven)] *
Eva Platteau (Groen), Federaal parlementslid [Leuven] *
Katrien Partyka (CD&V), Vlaams parlementslid [Tienen] *
Tim Vandenput (Open Vld), Federaal parlementslid [Hoeilaart] *
(in geografische volgorde)

Rechtzetting WGL#17:

(*) De gemeenten van de Ondertekenaars werden hierboven toegevoegd onder voorbehoud.

De “Verklaring van Leuven” waarin de federale regering gevraagd wordt om de Leuven 07-Rechtdoor in te voeren overeenkomstig het Luchthavenakkoord 2008-2010, werd goedgekeurd en ondertekend door de rechtstreeks betrokken colleges van de Leuvense westrand – de stad Leuven zelf alsook Herent, Bertem, en Oud-Heverlee –, evenals 13 politici waaronder parlementsliden uit het Vlaamse, Federale en Europese parlement, samen met de bewonersgroepen uit diezelfde gemeenten aangevuld met o.m. Kortenberg en de Huldenberg-zone.

Ook de heer M. Riduani, thans burgemeester van Leuven, ondertekende zelf deze Verklaring van Leuven. *Waarom nam hij nú niet eerst contact met WGL vooraleer de brief van 28-08-2022 vol met onjuistheden en misleidingen te ondertekenen?* Wanneer de Leuven 07-Rechtdoor wordt gestaakt, zoals hij nu eist, zullen in Leuven de deelgemeenten Wilsele, Heverlee en de stad zelf terug overvlogen worden op lage hoogte (zie radartracks WGL-Stuk-05 als bijlage). Anderzijds zijn er nog steeds vluchten die te vroeg en op onvoldoende hoogte de rechtdoor-route verlaten om dan Kessel-lo, deelgemeente van Leuven ten oosten van het centrum (alsook het westen van Holsbeek en Lubbeek) te overvliegen. *Waarom blijft Skeyes de procedure incorrect uitvoeren of grijpt de minister niet in?* Dit wakkert het ongenoegen aan.

De Ondertekenaars wonend in de gemeenten Kampenhout, Haacht, Rotselaar, Aarschot en Wijgmaal vertegenwoordigen bewoners van de 07-Corridor, die zij en/of hun voorgangers dienden «... vrij te houden van verdere ontwikkeling van de woonfunctie ...» (citaat uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, WGL#05 supra). Zij kregen hun eisen niet ingewilligd op de Rechtbank, noch in een rechtstreeks ‘duel’ met de Leuvense Westrand (vonnis 06/04/2016), noch in de Valentijnprocedure (vonnis van 28/02/2020); zie WGL#16, supra.

Vijf van de gemeenten van de ondertekenaars – Lubbeek, Boutersem, Bierbeek, Tienen en Hoeilaart – ondergaan luchtverkeer van de Leuven 07-Rechtdoor procedure op een vlieghoogte van 9000 ft en hoger, na een traject van minstens 30 km. Het huidig CIV-luchtverkeer over Bierbeek vliegt vervolgens over haar buur Oud-Heverlee, dan over Huldenberg, Overijse en tenslotte na 57 km ook over Hoeilaart (zie WGL-Stuk-06)! In plaats van onredelijk en ongegrond te eisen dat vliegtuigen op een te lage en daarom ongezonde hoogte over de Leuvense westrand worden gejaagd, zouden ze beter eisen dat de federale regering het luchtruim efficiënter organiseert zodat het opstijgend luchtverkeer bij hen op minstens 11000 ft en/of meer gespreid oostwaarts vliegt.

Hoeilaart wordt vooral getroffen door de significante verhoging van landingen op baan 01. Precies zoals de ganse Leuvense regio zowel ten westen als ten oosten van Leuven, is deze gemeente het slachtoffer van de structureel gewijzigde windcriteria. Daar zal de staking van de Leuven 07-Rechtdoor niets aan wijzigen.

WGL#18 Epiloog en Besluit

De brief van de Ondertekenaars is een aaneenrijging van nepnieuws als het ware geplukt op sociale media, en misleidende interpretaties, en dit in elke paragraaf. Was elke Ondertekenaar zich hiervan bewust?

De auteur van deze brief heeft er zó veel onwaarheden en misleidingen ingesloten, dat dat geen toeval is. ‘Alternatieve’ feiten van dergelijke omvang, leiden tot een ophitsing van de bevolking, waardoor meerdere, goedgeplovige en terecht bezorgde politici aangemaand werden om deze brief te ondertekenen.

De oorzaak van de huidige malaise in de Leuvense regio is het gevolg van de structurele wijzigingen in 2001-2006, toen men het aanslepende conflict over nachtvluchten in de Brusselse regio exporteerde naar de Leuvense regio én uitbreidde naar de dagvluchten. Dit gebeurde door een wijziging van o.m. de decenniaoude windcriteria, waardoor de bestaande ruimtelijke ordening werd vernietigd met een aanslag op de Leuvense westrand waar meerdere dorpskernen en woonagglomeraties werden getroffen door een nieuwe schadelijke vliegcorridor terwijl zij nochtans de historische vliegcorridor keurig hadden vrijgehouden van verkavelingen.

De realiteit is dat er als het ware een drukke "autosnelweg" ligt sinds 1958, al 65 jaar lang, in het verlengde van de 2 parallelle banen van de luchthaven recht tot in Rotselaar-Aarschot, de zogenaamde "07-Corridor", en dat blijkaar de gemeenten ten noordoosten van Leuven niet meer bereid zijn dit te blijven respecteren.

Maar we bouwen toch geen woningen midden in de industriezones of op de middenberm van autosnelwegen? Om vervolgens nieuwe autostrades aan te leggen doorheen de dorpen en stadsagglomeratie? We sluiten toch niet de autosnelweg in het weekend om dan het verkeer door de stad en de dorpen te jagen? Dit is nochtans wat gebeurde in de periode 2001-2006.

De Leuven 07-Rechtdoor herstelde de historische rol van de 07-Corridor en de inbreuk op de standstill en de ruimtelijke ordening in de Leuvense westrand, en verminderde tegelijk de concentratie op lage hoogte in de Huldenberg-zone.

In de 07-Corridor zijn er nu proportioneel niet meer vluchten dan vóór de structurele wijzigingen in 2001-2006, en de geluidpieken van het opstijgend verkeer zijn niet hoger dan die van het dalend verkeer aan de exit van de 07-Corridor in Rotselaar: ook hier is een standstill ten opzichte van de historische toestand. Maar nog beter ware de terugkeer naar de decenniaoude windcriteria.

De Ondertekenaars eisen nu dat de Leuvense westrand niet alleen al het opstijgend verkeer op banen 07 duldt in haar deel van de 07-Corridor, maar dat dit luchtverkeer daar bovenop nog eens afdraait over haar dorpscentra en woonagglomeraties, op een veel te lage en daarom schadelijke vlieghoogte. Dat is onredelijk.

De huidige situatie in Leuven en ten oosten ervan is *niettemin voor verbetering vatbaar. Een verdere optimalisatie van de nieuwe vliegprocedure en van het luchtruim werd nog niet uitgevoerd*, mede als gevolg van de juridische procedures waardoor alles kwam vast te zitten. Bovendien is het relatief hoog aantal opstijgingen via de Leuven 07-Rechtdoor een rechtstreeks gevolg van de huidige toepassing van de nieuwe windcriteria die een herijking vereist, alsook van de omleiding van CIV-vluchten om de Noordrand te ontzien. Tenslotte wordt de Leuven 07-Rechtdoor procedure niet meer steeds correct uitgevoerd waarbij opstijgende vliegtuigen onterecht en vroegtijdig de 07-Corridor verlaten om vervolgens Leuven (Wijgmaal, Putkapel, Kessel-Lo) en het westen van Holsbeek en Lubbeek te laag te overvliegen, in derogatie van de Leuven 07-Rechtdoor procedure ¹.

Ten slotte, een echte, allesomvattende oplossing met een voor iedereen immense verbetering, is de *introductie van de stilste vliegtuigen* zoals A320neo (Europese vluchten) en A350 (intercontinentaal), waarmee we de geluidschade drastisch én wel voor iedereen kunnen inperken met wel 80%.

Laat ons eerder samen overleggen op basis van juiste feiten, en correct-ingeschatte opties. Kan dat?

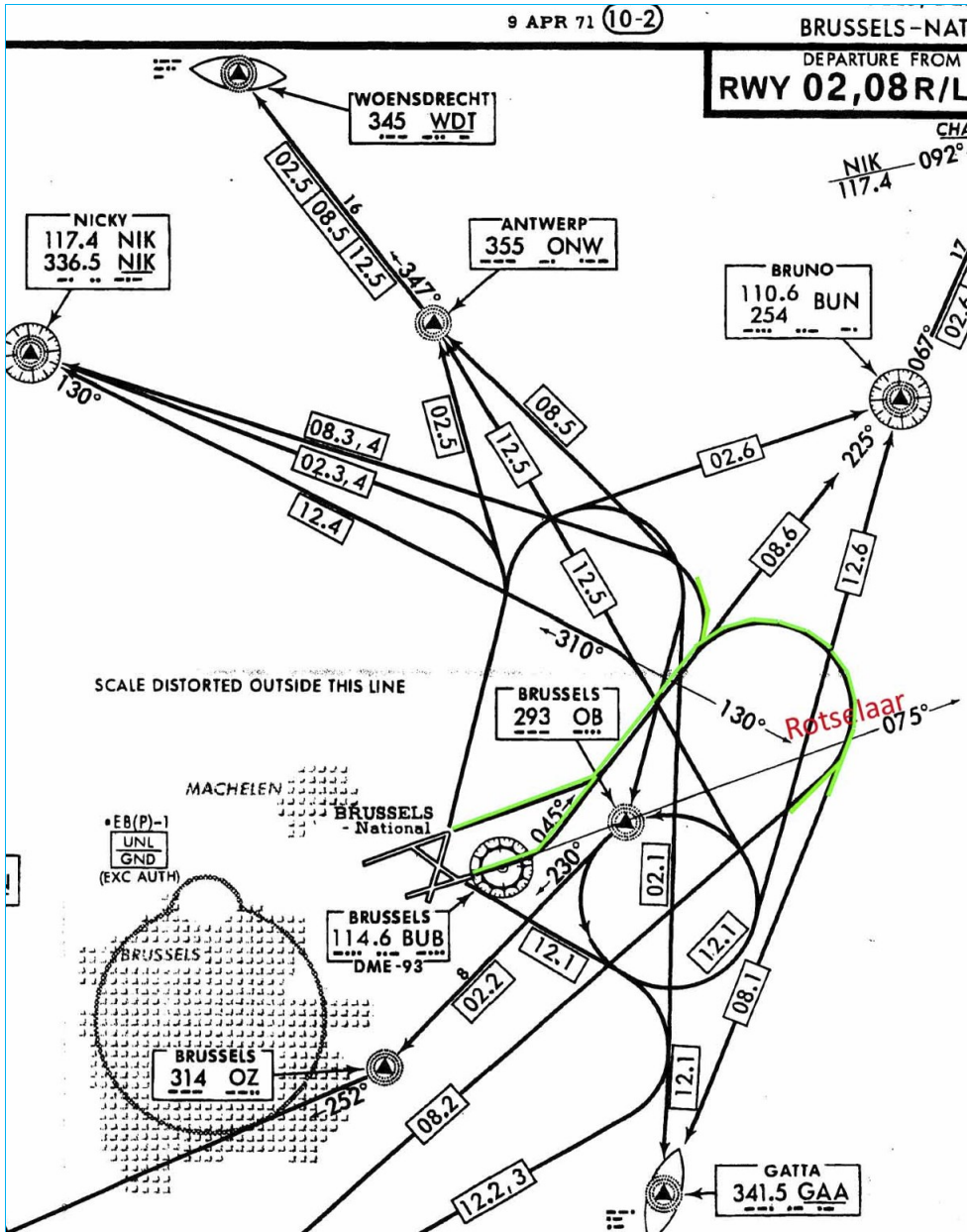
WerkGroepLeuven, Leuven, 10 oktober 2022

Mission Statement: WerkGroepLeuven (WGL) is onafhankelijk van politieke partijen, maar wil wel samen met politici en overheid zoeken naar duurzame oplossingen. Opgericht naar aanleiding van de problematiek rond Zaventem, wil de werkgroep antwoorden bieden op maatschappelijk, socio-economische en financiële vraagstukken. Zij stelt zich ook ten dienste van belangengroepen, zoals vakbonden en bewonersactiescomités, maar wenst dit te doen in alle onafhankelijkheid en gericht op het bekomen van breed maatschappelijk aanvaarde oplossingen.

¹ De verkeersleider mag geen toestemming geven aan de piloot om de Leuven 07-Rechtdoor vertrekkende route te verlaten tenzij (1) op een hoogte van 10000ft, of (2) vanaf een afstand van 8 NM van het baken BUB, of (3) uitzonderlijk om reden van capaciteit. Het incident van 2018 gebeurde bij zulke onterechte vroegtijdige exit.

C. Bijlagen van de Ondertekenaars (zwart) met Repliek (blauw) en Stukken van WGL

WGL-Stuk-01: 07-vertrekroutes tot 1972



Bron: AIP met groene en rode annotaties van WGL (Rotselaar ligt even ver van BUB als Brussel-centrum)

NB: In 1971 werden de banen 07R/L nog aangeduid als 08R/L.

Toelichting: zie WGL#01

WGL-Stuk-02: Bewegingen in de 07-Corridor – historische en huidige situatie

“07-Corridor”: de strook in de as van de twee parallelle banen 25R/07L en 25L/07R ten noorden van Leuven, tot diep in Rotselaar

Luchtverkeer in de 07-Corridor ten noordoosten van Leuven <u>alsook</u> in de westrand van Leuven	Historische toestand * Vóór Spreidingsplan cijfers 1995-2000 ^{oo}	Huidige toestand ** Na Luchthavenakkoord cijfers 2014-2019 ^o
aankomend verkeer 25RL in de 07-Corridor	92%	82%
vertrekkend verkeer 07RL rechtsaf-draaiend achter Leuven ^{ooo}	-	10%
alle verkeer in de 07-Corridor (% van het maximaal mogelijke)	92%	92%
totale geluidbelasting in de 07-Corridor, in LAeq24h ^{oooo}	57.7 (56.9 in 1991-1996)	55.8

(*) Historische toestand: bewijs in KU Leuven Impactstudie P.V. 5026 van 1/10/2007 (WGL#02 en WGL-Stuk-04)

(**) Na de invoering van de Leuven 07-Rechtdoor

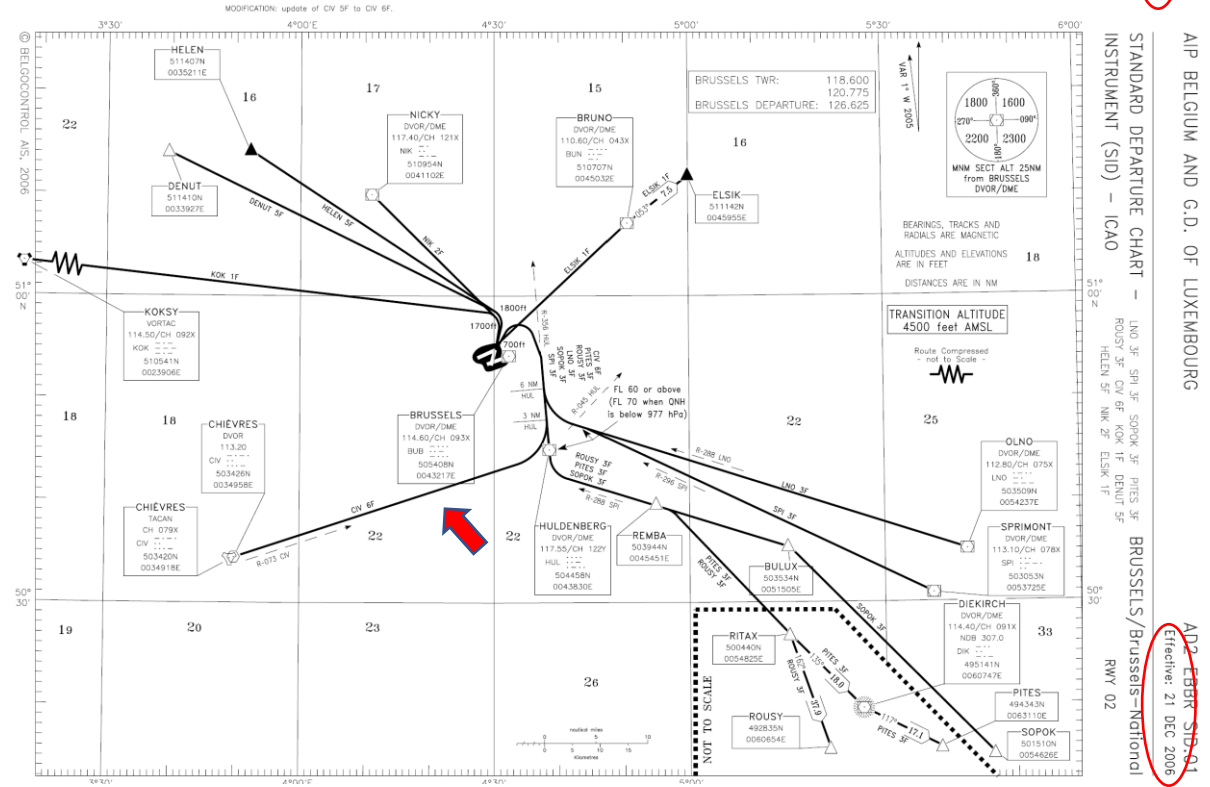
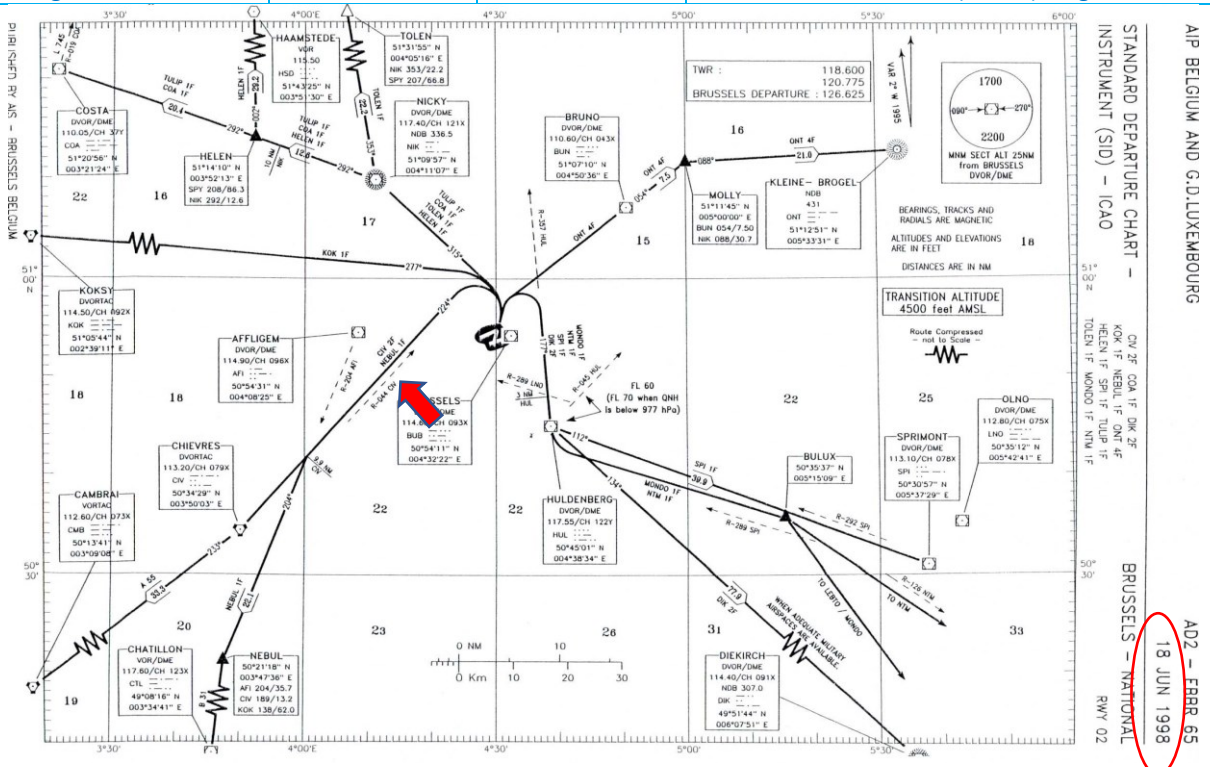
Bron cijfers: Brussels Airport rapport geluidcontouren van KU Leuven en UGent: gemiddelde percentages van de jaarcijfers: (°) Aandeel na invoering van de Leuven 07-Rechtdoor; de cijfers van jaar 2020 en 2021 zijn irrelevant wegens corona; (°°) exclusief jaar 1996 toen er uitzonderlijk groot onderhoud was (om de 30 jaar); inclusief 1996 is het aandeel 91%. (°°°) Bij de Leuven 07-Rechtdoor draait 70% van het opstijgend verkeer van banen 07R/L rechtsaf achter Leuven, en vliegt aldus over de Leuvense westrand en het noordoosten via Leuven; het gemiddeld vertrekkend verkeer op banen 07R/L in 2014-2019 was 14.2%, waarvan 70% via de Leuven 07-Rechtdoor, bijgevolg $0.7 \times 14.2 = 10\%$ via de 07-Corridor. (°°°°) Geluidbelasting in LAeq24h: gemiddelde van jaarlijkse waarden in NMT8 en NMT16; elk dalend en elk opstijgend vliegtuig in Rotselaar of Haacht passeert deze meetpunten: de evolutie van de geluidbelasting is hier van belang, niet de absolute waarde (LAeq24h is een andere eenheid dan Lden maar werd nog niet gerapporteerd in de jaren vóór 2000).

Toelichting: zie WGL#01 en WGL#07

WGL-Stuk-03: Verschuiving van vertrekroutes CIV van Noordrand naar Leuvense Regio

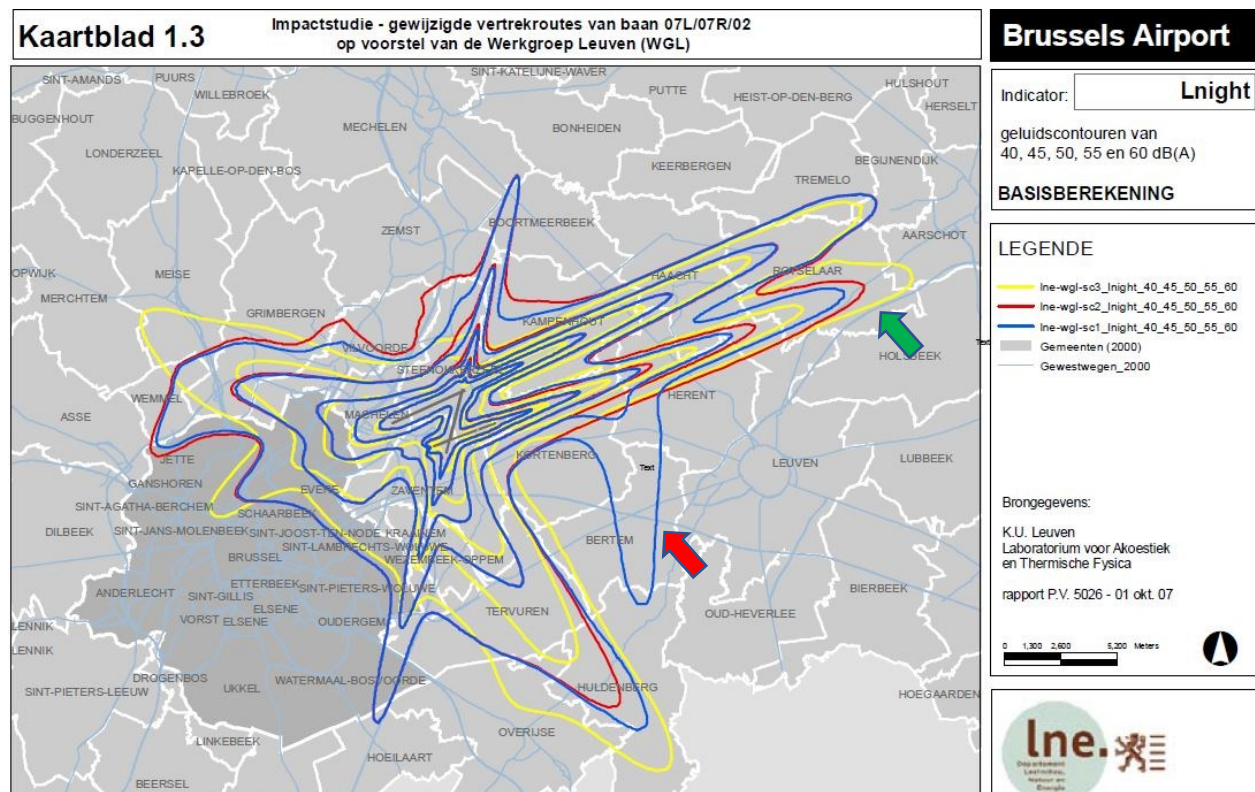
Voorbeeld van verschuiving in december 2006 door minister Landuyt (minister van juli 2004 tot december 2007): het vertrekkend CIV-verkeer is 26% van het totaal (cf. Ombudsdienst 7223-P Cartografie).

Route naar CIV	Oude route	Nieuwe route	Opmerking
AIP effectieve datum	AIP 1998-06-18°	AIP 2006-12-21	° ingevoerd in 1972, nog steeds actief in 1998
Vliegafstand naar CIV	39 NM	49 NM	Nieuwe route is 10 NM (19 km) langer



Toelichting: zie WGL#02

WGL-Stuk-04: KU Leuven Studie 2007: vergelijking tussen 3 toestanden



Bron: KU Leuven Impactstudie P.V. 5026 van 1/10/2007 (superpositie van kaarten 07, 08 en 09)

De geluidcontourenkaart voor Lnight toont, in superpositie, de drie verschillende vlieschema's, met drie verschillende procedures, *ceteris paribus* (d.i. simulaties volgens de 3 procedures maar met al de rest gelijk: dezelfde meteo, vloot, aantal bewegingen, baanallocaties, etc.):

- Scenario 3: gele lijn: historische situatie tot/met jaar 2000 = met de decenniaoude windcriteria
- Scenario 1: blauwe lijn: situatie 2007...2013 = nieuwe windcriteria met vertekroute over Leuven West
- Scenario 2: rode lijn: situatie na 2014 = nieuwe windcriteria met vertekroute Leuven 07-Rechtdoor

Citaat uit de KU Leuven studie, op p.2: « *Scenario 1 staat model voor het baan- en routegebruik zoals dit momenteel [anno 2007] op Brussels Airport operationeel is. Scenario 2 stemt overeen met scenario 1 uitgezonderd de wijziging die door WGL werd voorgesteld [Leuven 07-Rechtdoor]. Scenario 3 staat model voor de 'historische' toestand en is gebaseerd op het baan- en routegebruik van 1999.* » (eigen onderlijning)

In de periode 2001-2006 werden de structurele wijzigingen uitgevoerd met zware impact op de Leuvense regio. De kaart voor de geluidsgrens Lnight 40 van de Wereldgezondheidsorganisatie toont:

1) hoe *flagrant inbreuk* wel was op de standstill en de ruimtelijk ordening in de Leuvense regio door het spreidingsplan 2001-2006: *rode pijl op de kaart*

2) hoe de Leuven 07-Rechtdoor de situatie in de Leuvense regio herstelt, mét respect voor het standstill-beginsel (milieuwet) en de ruimtelijke ordening: *groene pijl (Europese Richtlijn 2002/30, alias EU Vliegwet 598/2014).*

In Rotselaar, aan het einde van de 07-Corridor, is de geluidbelasting mét Leuven Rechtdoor (rood) lager dan de historisch belasting (geel), maar hoger dan de tijdelijke situatie direct na de structurele wijzigingen in 2001-2006 (blauw). Dit resultaat uit simulatie wordt vandaag bevestigd door de meetresultaten ter plaatse: zie WGL#07.

De kaarten voor Lden, Lday, Levening en Lmax geven gelijkaardig beeld. Noteer dat dit een simulatie is en dat kaarten over 't algemeen een beter beeld geven dan cijfers tenzij mits opgave van de foutenmarge.

Toelichting: zie WGL#02 (historische toestand), WGL#03 (herstel), en WGL#07 (geluidmeting in de 07-Corridor).

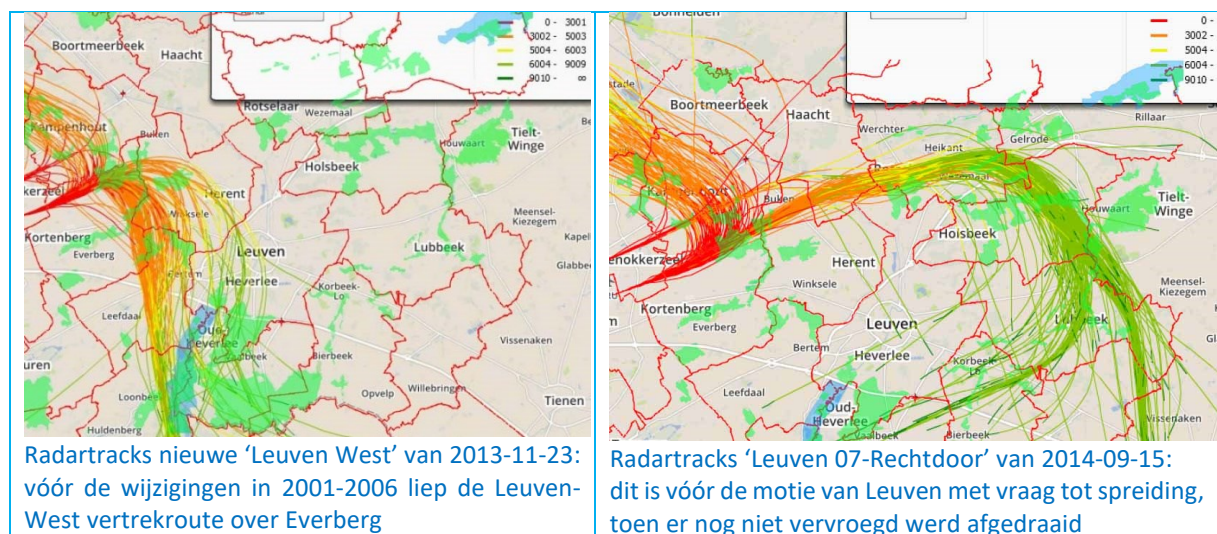
WGL-Stuk-05: Radartracks ‘Leuven West’ versus ‘Leuven Rechtdoor’

Bijlagen 1 en 2 van de ‘Ondertekenaars’

<p><i>Bijlage 1: voor 2014, evenwicht van de geluidsoverlast in de Leuvense regio.</i></p>	<p><i>Bijlage 2: vanaf 2014, concentratie van de geluidsoverlast in de Leuvense regio.</i></p>
<p>Voor 2014: evenwicht van de geluidsoverlast in de Leuvense regio. West van Leuven: geluid van stijgende vliegtuigen (rood) bij wind uit O of N (ca. 20% van de tijd). In de Leuvense regio: geluid van landende vliegtuigen (blauw) bij wind uit W of Z (ca. 80% van de tijd)</p>	<p>Vanaf 2014: evenwicht in de geluidsoverlast in de Leuvense regio verbroken. West van Leuven: een volledige no-fly zone geworden waar geen enkel vliegtuig mag passeren. In de Leuvense regio: een volledig nieuwe route werd gecreëerd – Leuven Rechtdoor (rood). In deze regio is er sindsdien permanent geluidsoverlast door vliegtuigen, zowel bij winden uit Oostelijke als uit Westelijke richtingen.</p>

WGL Rechtszetting: zie WGL#01 (% aandeel van vliegbewegingen ten noordoosten van Leuven), WGL#02 (historische toestand) en WGL#03 (herstel van de ruimtelijke ordening); hieronder een genuanceerde kaart

WGL-Stuk-05: De hierboven getoonde ‘Bijlagen 1 en 2’ van de Ondertekenaars zijn misleidend om procedures te vergelijken. WGL verkiest naar-vlieghoogte-gekleurde radartracks, en nog beter de geluidscontouren volgens de geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie, zoals deze van de KU Leuven studie (WGL-Stuk-04).



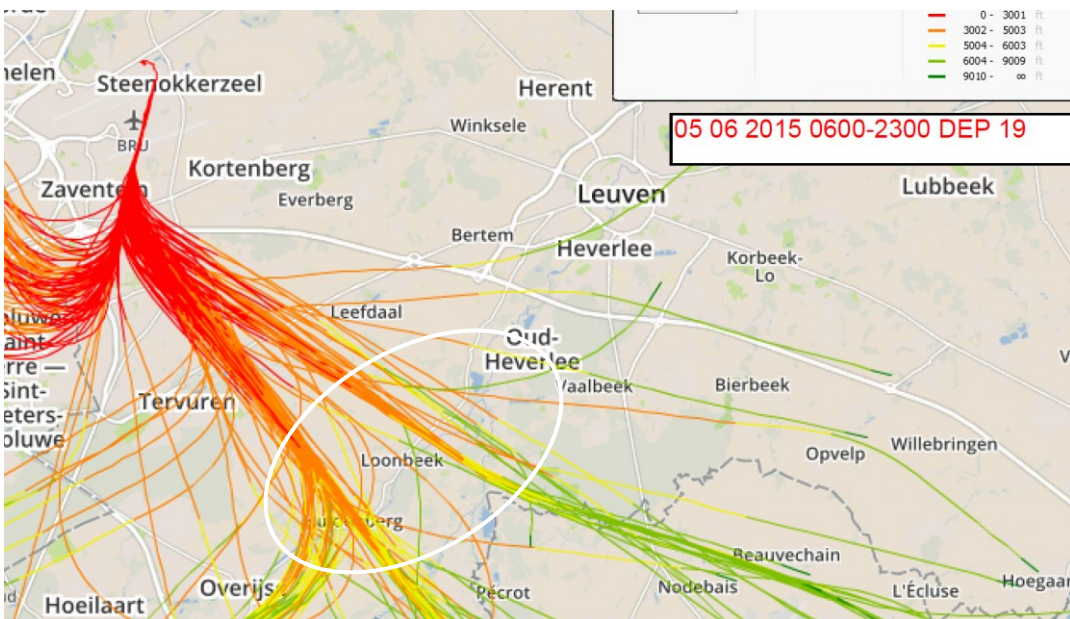
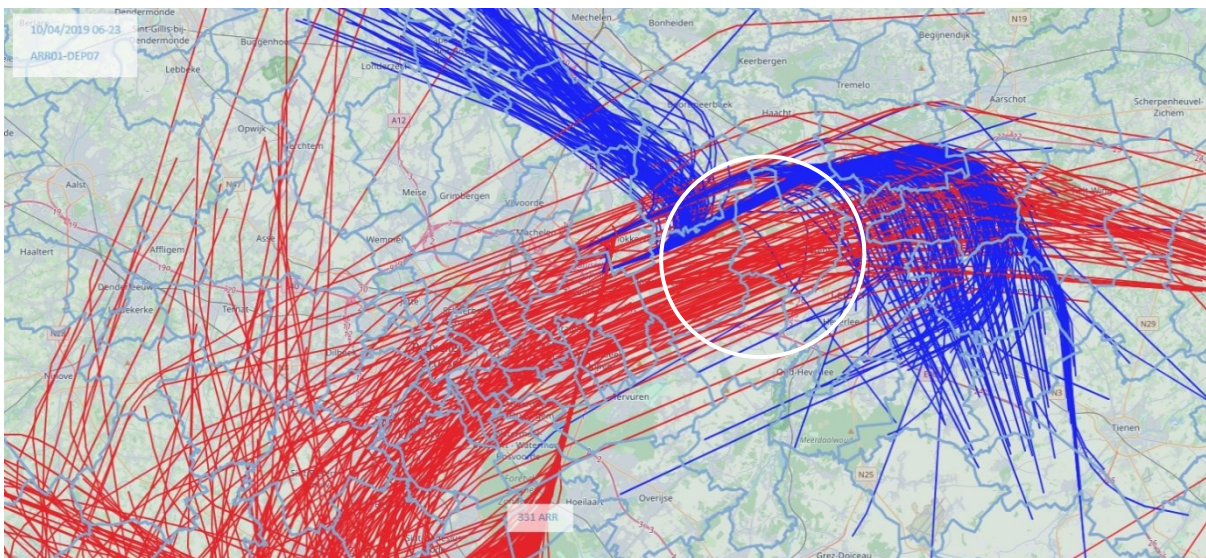
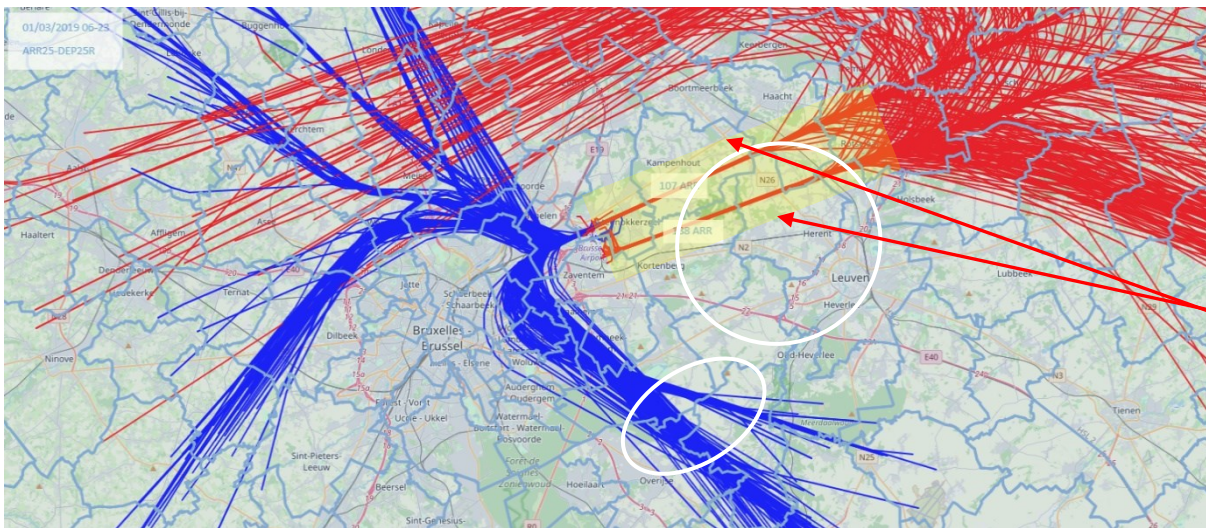
Radartracks nieuwe ‘Leuven West’ van 2013-11-23: vóór de wijzigingen in 2001-2006 liep de Leuven-West vertrekroute over Everberg

Radartracks ‘Leuven 07-Rechtdoor’ van 2014-09-15: dit is vóór de motie van Leuven met vraag tot spreiding, toen er nog niet vervroegd werd afgedraaid

De kleurencodes zijn een proxy voor de geluidbelasting: vergelijk met de geluidscontouren in WGL-Stuk-04.

Verdere toelichting: zie WGL#02 en WGL#03

WGL-Stuk-06: Radartracks luchtverkeer (enkele voorbeelden)



Toelichting: zie WGL#03

WGL-Stuk-07: Extract parlementscommissie over Leuven 07-Rechtdoor vóór invoering

Extract uit het verslag van de Kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven, van dinsdag 22 oktober 2013: (volledige tekst: <http://www.dekamer.be/doc/ccri/pdf/53/ic836.pdf>):

« Melchior Wathelet, secrétaire d'État : ... »

« *En ce qui concerne la piste 07-rechtdoor jusqu'à Leuven, une solution a aussi été trouvée. Elle fait actuellement l'objet de simulations pour sa mise en œuvre. Lorsque les normes de vent sont dépassées sur la piste 25 et que l'on utilise la configuration 01/07, le trafic en arrivée sera totalement séparé de celui au décollage autour de Leuven, sans aucun conflit ni aucune réduction de capacité. Les trois premiers jours de simulations qui ont été effectivement opérées ne permettent de constater aucune évolution en termes de capacité.* » (eigen onderlijning)

...

« *En ce qui concerne le timing, soyons clairs : les modifications des routes Chabert et de décollage de la 19 sont déjà en vigueur depuis le 28 juillet 2012 et le 13 décembre 2012. Les prochaines étapes de l'exécution totale des accords aéroportuaires sont planifiées comme suit : le 9 janvier 2014, nouvelles routes de décollage 25R vers Denut par le noordrand, Chièvres par Bruxelles et le ring, et nouvelles procédures de décollage avec virage à gauche de Charleroi ; le 6 février 2014, nouvelles routes de décollage 25R et 25L Delta pour les gros porteurs – de jour – et Zoulou pour les avions déviés de la 19 – de nuit –, ainsi que 1 700 pieds radiale Nikky pour les décollages de jour vers l'est, sans passer par la balise Huldenberg ; enfin, le 6 mars 2014, nouvelles procédures de décollage 07-rechtdoor jusqu'à Leuven, sans impact sur la capacité si ce n'est la perte de temps liée au temps de vol pour que les avions dépassent Leuven. Dernier élément, l'implémentation totale des accords s'exécute en toute transparence en associant tous les acteurs concernés.* »


Toelichting: zie WGL#04

WGL-Stuk-08: Luchthavenakkoord 2008-2010 – Hoofddoelstelling

Bijlage 3 van de Ondertekenaars: basisdoelstelling luchthavenakkoord 2008.

Voor deze bijzonder ingewikkelde materie, waarvan sommige aspecten van de regelgeving door bepaalde omwonenden als discriminerend kunnen worden ervaren, wordt van de politieke macht verwacht dat er een globale, evenwichtige beslissing wordt genomen. Die beslissing moet rekening houden met alle zorgen die daarmee gepaard gaan en met de diverse partijen omdat het de bedoeling is om de geluidshinder op een evenwichtige wijze te spreiden. In dit kader heeft het arrest van de Raad van State van 17 november 2008 (n°187.998) de discretionaire bevoegdheden van de Staat bevestigd aan wie het exclusieve voorrecht wordt toegekend om het evenwicht te vinden tussen de naar voor gebrachte belangen en het algemeen belang.

Rechtzetting: WGL-Stuk-08: Bijlage 3 is misleidend. De volledige inleiding van het Luchthavenakkoord geeft immers een totaal ander beeld van de hoofddoelstelling. **Toelichting:** zie onder WGL#05.

<p>Kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit</p> <p>Koningsstraat 180 1000 Brussel 02 209 33 11 info@schouppe.fed.be</p>		<p>Cabinet du Secrétaire à la Mobilité</p> <p>Rue Royale 180 1000 Bruxelles 02 209 33 11 info@schouppe.fed.be</p>
Brussel, 17.12.2008		
Nota aan de Ministerraad		
BETREFT: Beheer van de geluidshinder op de luchthaven Brussel Nationaal		
<p>1. Inleiding</p> <p>Gelet op de talloze klachten en de juridische procedures van de afgelopen jaren is een nieuwe benadering vereist van het beheer van de geluidshinder op de luchthaven Brussel nationaal.</p> <p>De Europese Richtlijn 2002/30 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap legt de Lidstaten op een evenwichtige aanpak te volgen voor de geluidsproblematiek van luchthavens op hun grondgebied. Het begrip „evenwichtige aanpak” van het beheer van vliegtuiglawaai omvat vier essentiële elementen en vereist een zorgvuldige evaluatie van alle opties voor geluidsbestrijding, inclusief beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, operationele procedures voor lawaaibestrijding en exploitatiebeperkingen,</p> <p>Deze verschillende elementen betreffen federale en gewestelijke bevoegdheden. De verschillende maatregelen voorgesteld in deze nota beogen het aanvaarden van een coherente politiek inzake het beheer van de geluidshinder op de luchthaven Brussel Nationaal, voor zover dit onder de federale bevoegdheid ressorteert.</p> <p>Voor deze bijzonder ingewikkelde materie, waarvan sommige aspecten van de regelgeving door bepaalde omwonenden als discriminerend kunnen worden ervaren, wordt van de politieke macht verwacht dat er een globale, evenwichtige beslissing wordt genomen. Die beslissing moet rekening houden met alle zorgen die daarmee gepaard gaan en met de diverse partijen omdat het de bedoeling is om de geluidshinder op een evenwichtige wijze te spreiden. In dit kader heeft het arrest van de Raad van State van 17 november 2008 (n°187.998) de discretionaire bevoegdheden van de Staat bevestigd aan wie het exclusieve voorrecht wordt toegekend om het evenwicht te vinden tussen de naar voor gebrachte belangen en het algemeen belang.</p> <p>Sedert januari 2008 heeft de regering diverse raadplegingen gehouden bij de betrokken partijen. Dit heeft ertoe geleid dat volgende maatregelen worden voorgesteld om een kader af te bakenen voor het uitwerken van een evenwichtige oplossing die rekening houdt met de economische belangen en het milieueffect van de luchthavenactiviteiten.</p>		

WGL-Stuk-09: Luchthavenakkoord 2008-2010 – Vluchtprocedures

Bijlage 4 van de Ondertekenaars: vijf principes van het luchthavenakkoord 2010.

2.1. Vluchtprocedures

De Ministerraad van 19 december 2008 heeft een werkgroep belast (bestaande uit vertegenwoordigers van de Vice-eersteministers en van Belgocontrol onder het voorzitterschap van het Staatsecretariaat voor Mobiliteit) met de evaluatie van de vluchtroutes voor opstijgingen en landingen op luchthaven Brussel-Nationaal.

De werkgroep heeft beslist om volgende principes toe te passen:

- De veiligheid van het vliegverkeer blijft prioritair.
- De luchthavencapaciteit moet kunnen beantwoorden aan de verkeersvraag binnen het kader van het beheerscontract van Belgocontrol en van de exploitatielicentie van de luchthaven.
- De concentratie van vluchten boven sterk bewoonde gebieden zal zoveel mogelijk worden beperkt.
- De kortste routes zullen omwille van economische en ecologische redenen waar mogelijk in aanmerking worden genomen;
- Om de complexiteit van het beheer van het vliegverkeer te beperken zal het aantal SID's zoveel mogelijk worden gereduceerd. De gebruikte SID's zullen overdag, 's nachts en in het weekeinde zoveel mogelijk precies dezelfde zijn.

Rechtzetting: WGL-Stuk-09: Bijlage 4 is misleidend. De volledige tekst van het Luchthavenakkoord over de Vluchtprocedures, geeft immers een totaal ander beeld van de hoofddoelstelling: zie verder onder WGL#06.

2.1. Vluchtprocedures

De Ministerraad van 19 december 2008 heeft een werkgroep belast (bestaande uit vertegenwoordigers van de Vice-eersteministers en van Belgocontrol onder het voorzitterschap van het Staatsecretariaat voor Mobiliteit) met de evaluatie van de vluchtroutes voor opstijgingen en landingen op luchthaven Brussel-Nationaal.

De werkgroep heeft beslist om volgende principes toe te passen:

- De veiligheid van het vliegverkeer blijft prioritair.
- De luchthavencapaciteit moet kunnen beantwoorden aan de verkeersvraag binnen het kader van het beheerscontract van Belgocontrol en van de exploitatielicentie van de luchthaven.
- De concentratie van vluchten boven sterk bewoonde gebieden zal zoveel mogelijk worden beperkt.
- De kortste routes zullen omwille van economische en ecologische redenen waar mogelijk in aanmerking worden genomen;
- Om de complexiteit van het beheer van het vliegverkeer te beperken zal het aantal SID's zoveel mogelijk worden gereduceerd. De gebruikte SID's zullen overdag, 's nachts en in het weekeinde zoveel mogelijk precies dezelfde zijn.

Volgende wijzigingen zullen worden bestudeerd door de werkgroep in overeenstemming met de in het voorontwerp van wet over het exploitatiekader van luchthaven Brussel-Nationaal voorziene procedure:

- opstijging vanop baan 25R :
 - o bocht naar links verhoogt van 1.700 tot 2.200 voet voor de routes naar SOPOK en RITAX (PITES et ROUSY)
 - o Omschrijving van een route PRNAV voor de route naar CIV(CIV1C) , die bovenop de actuele route komt te liggen om beter de ring te volgen.
 - o Vervanging van het gebruik van de route Chabert (opstijging 25R naar CIV tijdens het weekeinde) door het gebruik van de Kanaalroute voor vliegtuigen uitgerust met PRNAV en door een conventionele route

die het dichtst aansluit bij de Kanaalroute voor vliegtuigen die niet uitgerust zijn met PRNAV.

- o het nachtelijk gebruik van de Kanaalroute voor vliegtuigen met QC≤4 en voor vliegtuigen uitgerust met PRNAV.
- o Nieuwe route voor de breedromptoestellen naar het zuidoosten (HUL) : de toestellen volgen de Kanaalroute en buigen af naar naar links op een hoogte van 4000 voet (de actuele Deltaroutes worden geschrapt).
- o Nieuwe nachtroute voor toestellen naar het zuidoosten (HUL) : de toestellen volgen de Kanaalroute en buigen af naar links ter hoogte van de westelijke ring (de actuele Zuluroutes worden geschrapt).
- o Gebruik van de Kanaalroute voor toestellen met een MTOW>200t voor de vluchten naar CIV tijdens de daguren van maandag tot vrijdag. De toestellen met een MTOW < 200t volgen de ringroute.
- opstijging vanop baan 25L:
 - o De procedures voor opstijgingen vanaf baan 25L zullen in de mate van het mogelijke worden afgestemd op de procedures voor opstijgingen vanaf baan 25R.
- opstijging vanop baan 20
 - o Het nachtelijk gebruik van de dagroutes voor de opstijgingen vanaf baan 20 naar het zuidoosten (HUL) en schrapping van de actuele nachtelijke routes PITES 3N en ROUSY3N.
 - o Herbepaling van de route naar CIV vertrekkende vanop baan 20 om overeen te komen met de bestaande route uit 2003
 - o Gebruik van de nachtelijke routes (bocht op 700 voet) tijdens de dag voor vluchten vertrekkende vanop baan 20 naar het noorden wanneer baan 20 wordt gebruikt in "single runway operation".
- Opstijging 07R: Voor de opstijgingen vanaf baan 07R, zal de opstijgingsprocedure voor vluchten naar het zuidoosten (Huldenberg) worden gewijzigd teneinde in het verlengde te blijven van de baan van vertrek tot voorbij Leuven. Die wijziging zal van toepassing worden van zodra een aanvaardbare oplossing wordt gevonden om een conflict te vermijden met de landingsprocedures (zijnde binnen een termijn van maximum 2 jaar)
- Landingen: Belgocontrol zal zoveel mogelijk pogen om landingen met permanente daling mogelijk te maken voor alle banen. Te dien einde zal Belgocontrol de mogelijkheid onderzoeken om naderingsprocedures uit te werken op basis van de techniek van de 'point merge'.

Toelichting: zie WGL#06: Leuven Rechtdoor is een integraal onderdeel van het Luchthavenakkoord

WGL-Stuk-10: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

- rekening wordt gehouden met de lokalisatie- en inplantingsvoorwaarden gesteld in het ruimtelijke uitvoeringsplan voor de zeehavens. Het antwoord op deze ruimtelijke voorwaarden maakt een integraal onderdeel uit van de besprekingen voor ieder project in de Vlaamse Havencommissie.

Ten aanzien van de baggerslibproblematiek zullen positieve maatregelen de ruimtelijke opties inzake de baggerslibproblematiek mogelijk maken. Daarbij zal vanuit de volgende principes worden vertrokken:

- het drastisch en prioritair verminderen van de waterverontreiniging en erosie waardoor, conform het niet-afwentelingsprincipe, een ecologisch beheer van de rivier met natuurlijke slibafzetting mogelijk wordt ;
- het niet afwentelen van de huidige slibproblematiek buiten het betrokken ruimtelijk systeem. (zoals buiten het zeehavengebied in Ettenhove Polder, Noordlandpolder,..);
- het vooraf beoordelen van de ruimtelijke draagkracht binnen het betrokken ruimtelijk systeem voor die gebieden die in aanmerking komen in het kader van de slibproblematiek; hierbij wordt aldus rekening gehouden met de ruimtelijke verenigbaarheid met de aangrenzende functies en activiteiten (goed nabuurschap);
- het aanvaarden dat iedere ruimte een kwaliteit wordt toegekend en die bij de beoordeling in rekening wordt gebracht waaronder ruimtelijk-ecologische kwaliteit, potenties voor buffering.

In de meerjarenplannen voor de zeehavens (3-jarenplannen en het lange-termijnplan) worden technisch samenhangende projecten (toegang, havenuitbreiding of renovatie en benodigde achterlandverbinding) voor alle zeehavens gezamenlijk (d.i. in havenoverschrijdend verband) op hun ruimtelijke gevolgen geëvalueerd (o.m. in multi-criteria-analyse) en worden de ruimtelijke effecten in de besluitvorming ingebracht.

4.2.2. Garanderen van ontwikkelingsmogelijkheden voor de internationale luchthaven Zaventem

Om de internationale luchthaven van Zaventem voldoende ontwikkelingsmogelijkheden te geven wordt:

- vanuit de belangrijkste concentratiegebieden voor economische activiteiten en vanuit de belangrijkste stedelijke gebieden in Vlaanderen een goede bereikbaarheid gegarandeerd;
- geen verdere ruimtelijke ontwikkeling van de woonfunctie toegelaten in de kerren, die binnen de lawaai corridors gelegen zijn.

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dat voor de internationale luchthaven en omgeving wordt opgemaakt met betrokken overheidssectoren, worden volgende elementen opgenomen:

- projecten noodzakelijk voor het realiseren van het ontwikkelingsperspectief van Europese luchthaven met een prognose van 20 à 25 miljoen passagiers per jaar;

463

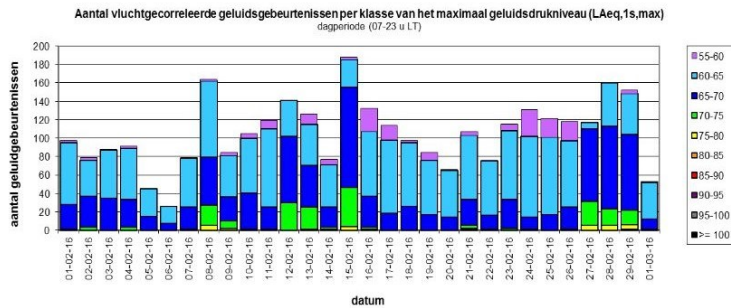
Extract RSV editie 1997, pagina 463

Toelichting: zie WGL#05, WGL#07 en WGL#17

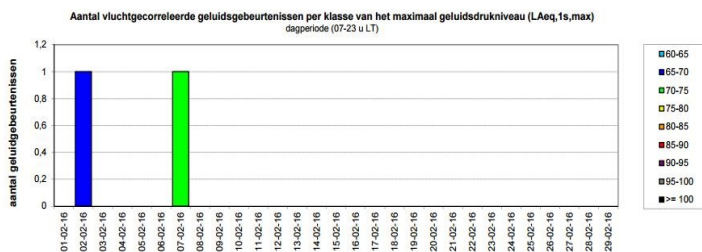
WGL-Stuk-11: Geluidmetingen in de 07-Corridor – deel 1

Bijlage 5 van de Ondertekenaars: Aantal en sterkte van de geluidspieken veroorzaakt door vliegtuigen in Tildonk versus Bertem (Bron LNE: februari 2016)

TILDONK



BERTEM



Rechtzetting WGL:

- Bovenstaande is misleidend: zie WGL#03 en WGL#07 (geluidbelasting in de 07-Corridor).
- Voor de analyse van de meetresultaten in Tildonk: zie WGL-Stuk-12.
- Het meetstation in Tildonk werd vervangen door dat van Rotselaar (zie hieronder):

WGL-Stuk-11: Meetresultaten in de 07-Corridor te Rotselaar: een opstijgend vliegtuig maakt in Rotselaar gemiddeld minder lawaai dan een dalend. Zie uitgebreide toelichting in de tekst onder randnummer WGL#07.

van

i (LAeq,1s,max)

NMT 3-01 : ROTSELAAR

Analyseperiode : 01.10.2018 - 31.12.2018

Verdeling van vluchtgecorreleerde geluidsgebeurtenissen

verdeling per type beweging (vertrek of aankomst)

Frequentie mét 07-Rechtdoor: landingen 8 op 10, opstijgingen 1 op 10, rust 1 op 10

Frequentie tot 2000: landingen 9 op 10, opstijgingen nihil, rust 1 op 10

LNE: « *Het station situeert zich in Rotselaar in het verlengde van baan 25L. Zowel landende als opstijgende vliegtuigen worden hier geregistreerd.... Onder alternatief baangebruik is dit een geschikte locatie voor de evaluatie van de impact van de opstijgingen van baan 07R (en 07L) volgens de opstijprocedure zoals die van kracht is sinds 6 maart 2014.* » (eigen onderlijning)

Bron: <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/geluidsmetnet-cijfers-en-rapporten>

WGL-Stuk-12: Geluidmetingen in de 07-Corridor – deel 2

WGL-Stuk-12: Meetresultaten in de 07-Corridor te Tildonk: analyse WerkGroepLeuven op basis van de gedetailleerde gegevens (bron: Vlaams Departement Omgeving LNE, <https://omgeving.vlaanderen.be>)

Meetpunt NMT218 te Tildonk: de publiek beschikbare rapporten vermelden dat het tijdelijk meetpunt gelegen was in de woonwijk “Klein Eikenblok” op locatie met de coördinaten (Lambert 72/50) x 169829 en y 181329; dit is op de maatschappelijke zetel van de VZW Leuven Rechtdoor (bron: Nationale Bank België).

WGL nmt218 analyse (Studie 1)		Indicatoren					Page 1	
NMT218 (bron LNE nov2016)								
Analyseperiode : 19.09.2014 - 31.12.2014							103	
	A25L	A25R	D07R	D07L	Tot	A25LR	TOT-A25RL	
Lday	07-19 u	42.8	41.9	41.9	27.9	47.1	45.4	1.7
Levening	19-23 u	40.3	41.4	41.9	36.0	46.4	43.9	2.5
Lnight	23-07 u	36.9	38.6	28.8	26.9	41.3	40.8	0.5
Lden		45.0	45.9	42.7	36.1	49.7	48.5	1.2
LAeq,24u		41.1	41.0	40.3	30.6	45.7	44.1	1.6
Analyseperiode : 01.01.2015 - 31.03.2015								
							89	
	A25L	A25R	D07R	D07L	Tot	A25LR	TOT-A25RL	
Lday	07-19 u	43.6	42.7	44.0	33.7	48.4	46.2	2.2
Levening	19-23 u	42.1	42.3	42.2	38.8	47.6	45.2	2.4
Lnight	23-07 u	38.3	39.2	33.9	24.9	42.5	41.8	0.7
Lden		46.3	46.6	44.7	37.9	50.9	49.5	1.4
LAeq,24u		42.1	41.7	42.1	34.1	47.0	44.9	2.1
Analyseperiode : 01.10.2015 - 31.12.2015								
							91	
	A25L	A25R	D07R	D07L	Tot	A25LR	TOT-A25RL	
Lday	07-19 u	43.0	42.0	43.4	33.2	47.8	45.5	2.3
Levening	19-23 u	41.1	41.7	42.5	38.9	47.3	44.4	2.9
Lnight	23-07 u	38.0	38.1	31.9	27.7	41.7	41.1	0.6
Lden		45.8	45.7	44.0	38.5	50.3	48.8	1.5
LAeq,24u		41.6	41.0	41.6	34.0	46.4	44.3	2.1
Analyseperiode : 01.01.2016 - 01.03.2016								
							60	
	A25L	A25R	D07R	D07L	Tot	A25LR	TOT-A25RL	
Lday	07-19 u	43.4	42.9	42.4	33.8	47.9	46.2	1.7
Levening	19-23 u	41.9	43.3	41.1	35.9	47.3	45.7	1.6
Lnight	23-07 u	38.2	39.5	27.1	24.4	42.1	41.9	0.2
Lden		46.1	47.1	42.4	36.2	50.6	49.6	1.0
LAeq,24u		42.0	42.1	40.4	32.9	46.6	45.1	1.5
Gemiddelde over geselecteerde (deel)perioden								
							343	
	A25L	A25R	D07R	D07L	Tot	A25LR	TOT-A25RL	
Lday	07-19 u	43.2	42.3	43.0	32.5	47.8	45.8	2.0
Levening	19-23 u	41.3	42.1	42.0	37.7	47.1	44.7	2.4
Lnight	23-07 u	37.8	38.8	31.4	26.4	41.9	41.4	0.5
Lden		45.8	46.3	43.6	37.3	50.4	49.0	1.3
LAeq,24u		41.7	41.4	41.2	33.1	46.4	44.5	1.9

Totale meetperiode = 343 dagen

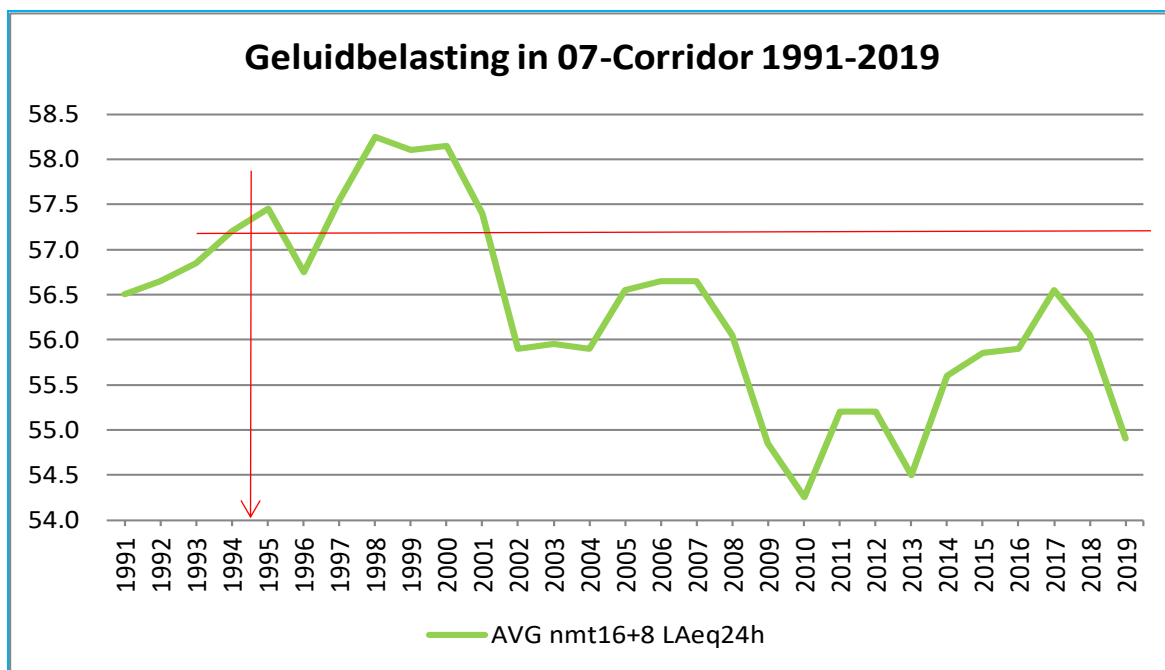
Toelichting: zie WGL#07

WGL-Stuk-13: Evolutie geluidbelasting en bewegingen in 07-Corridor – Grafieken

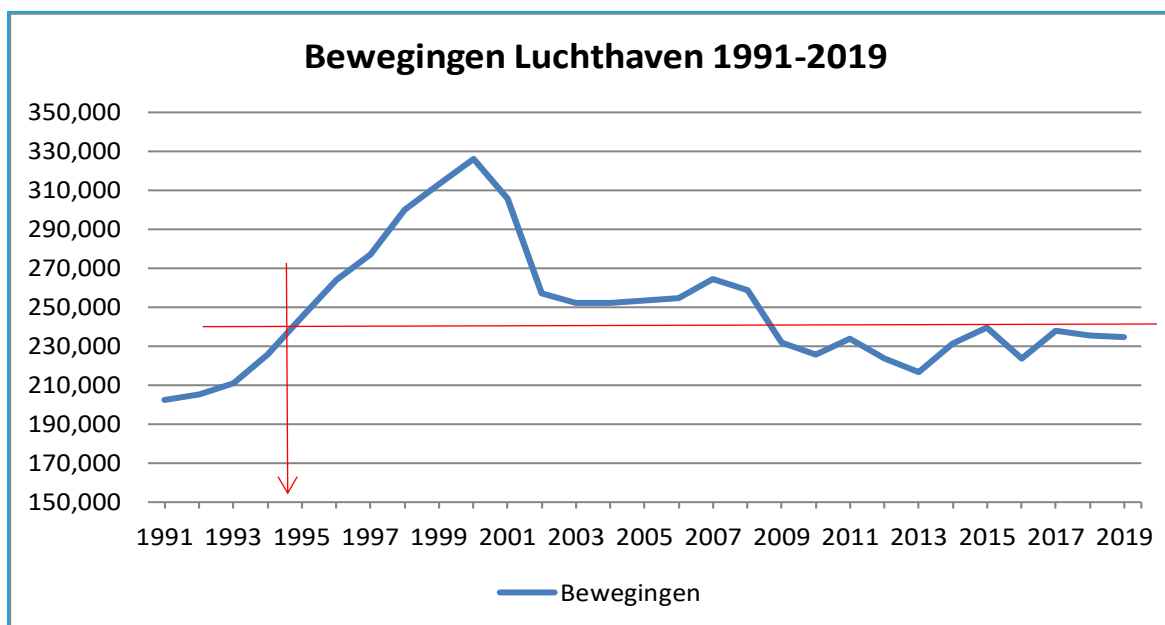
De grafieken geven de evolutie vanaf 1991 (beschikbaar) tot 2019 (de coronacrisisjaren zijn irrelevant).

Rode pijl: periode van bouw in **nieuwe verkavelingen in de 07-Corridor** te Tildonk (Haacht); zie WGL#07

Bron cijfers: KU Leuven Geluidsrapportering Brussels Airport 1995-2014 en UGent Geluidsrapportering Brussels Airport 2015-2019 (<https://www.batc.be/en/noise/noise-contours>); vliegbewegingen volgens Brussels Airport (<https://www.brusselsairport.be/en/our-airport/facts-figures>); WGL Analyse.



Geluidbelasting in LAeq24h: gemiddelde van waarden in NMT8 en NMT16; elk dalend en elk opstijgend vliegtuig in Rotselaar of Haacht-Tildonk passeert deze meetpunten: de hoogte is minder belangrijk, maar wel de evolutie.



Er zijn nu niet meer vliegbewegingen, en het aandeel in de 07-Corridor was gemiddeld 92% vóór 2001-2006 en zo ook na 2014 (KU Leuven en UGent Geluidsrapportering) en er is zelfs een lagere geluidbelasting dan op ogenblik van de bouwvergunningen in de nieuwe verkaveling van Tildonk (supra).

Toelichting: zie WGL#07 (geluidbelasting) en WGL#01 (aandeel in het vliegverkeer in de 07-Corridor)

WGL-Stuk-14: Toespraak van minister J. Schauvliege in de commissie van 2014-12-09

WGL Rechtzetting: Twee belangrijke citaten uit de toespraak van minister Schauvliege worden niet getoond in 'Bijlage 6', een eerste deel in het begin en een tweede deel op het einde; ze werden hieronder toegevoegd (tekst in 't blauw). Zie verdere toelichting onder WGL#08. Het volledige verslag staat op <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/commissies/commissievergaderingen/938019/verslag/940979>

Bijlage 6: toelichting van minister Schauvliege op 9 december 2014 bij de resultaten in de meetstation te Tildonk en Bertem in de commissie voor leefmilieu, natuur, ruimtelijke ordening, energie en dierenwelzijn

➔ **WGL:** Minister J. Schauvliege in de commissie op 2014-12-09: de introductie van haar toespraak (citaat):

« Collega's, we hebben deze discussie al een aantal keren gevoerd. U weet dat de Vlaamse Regering steeds de principes van de federale akkoorden van 2008 en 2010 heeft onderschreven, onder voorwaarde van bijstelling van de vertrekroutes van baan 25R, 25-rechts, boven de Noordrand. Die positie werd opnieuw bevestigd in het Vlaams regeerakkoord waarin uitdrukkelijk staat dat we samen met de federale overheid en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest het luchthavenplan van 2008, aangevuld in 2010, overeenkomstig het advies van de Vlaamse Regering, zullen uitvoeren. » (WGL eigen onderlijning)

(...)

Het departement LNE heeft inmiddels een tijdelijk meetpunt in Tildonk, Haacht, ingericht ter evaluatie van de nieuwe situatie. De eerste resultaten, die geraadpleegd kunnen worden op de website van LNE, wijzen erop dat de impact van individuele opstijgingen, beoordeeld als individuele geluidspieken, beduidend hoger is dan die van de landingen. De geregistreerde maximale geluidsdrukkniveaus bij opstijgingen zijn gemiddeld meer dan 5 decibel luider dan de gemiddelde maximale geluidsdrukkniveaus die bij landingen worden geregistreerd.

(...)

Door deze aanpassing in de vertrekprocedure van baan 07R en 07L wordt de geluidshinder ten zuiden en westen van Leuven verplaatst naar zones ten noorden en oosten van Leuven. Het gaat om bebouwde kernen, Tildonk, Wijgmaal en Rotselaar, waar het landend verkeer bij hoofdbaangebruik aanwezig is in het algemene geluidsbeeld, zij het op enige afstand, maar die nu bijkomend geconfronteerd worden met opstijgingen onder alternatief baangebruik. Het vliegverkeer is hier dan ook onafgebroken aanwezig.

(...)

Als gevolg van de invoering van de nieuwe route Leuven recht door is de geluidimmissie in het LNE-meetstation NMT 48 te Bertem, gelegen onder de oorspronkelijke vliegroutes van baan 07R en 07L, zeer sterk afgenomen. Het aantal vluchtgecorrleerde registraties is er herleid tot een onbeduidend aantal.

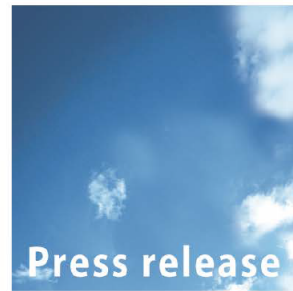
(...)

➔ **WGL:** Minister J. Schauvliege over het meetpunt Tildonk in de commissie op 2014-12-09 (citaat):

« Om een precies en meer omvattend beeld van de geluidsimpact en de bijhorende hinder te krijgen, is een aanvullende analyse van de termijn gemiddelde geluidsindicatoren nodig. Hiervoor is de meetperiode te kort en nog onvoldoende representatief. Het alternatieve baangebruik kwam sinds de opstelling nog maar beperkt voor, zodat de nieuwe route Leuven recht door tijdens de beschikbare meetperiode maar sporadisch werd gevlogen. Het station zal voldoende lang actief blijven om ook de impact te meten onder een voldoende lange periode met onafgebroken alternatief baangebruik. Zo kan een goede evaluatie worden gemaakt. » (WGL eigen onderlijning)

Toelichting: zie WGL#07 en WGL#08

WGL-Stuk-15: Accidenten en Incidenten – Rapportering door Belgocontrol-Skeyes

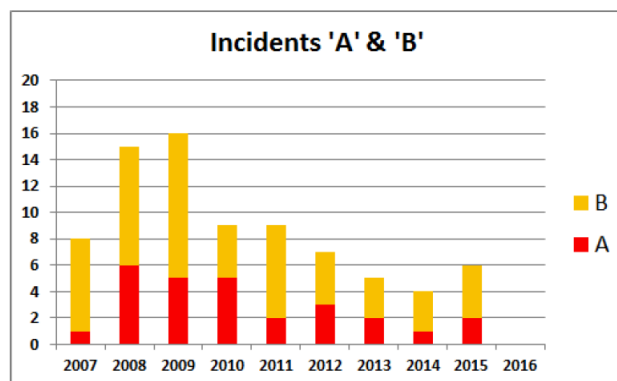


Vrijdag 20 januari 2017

Foutloos parcours bij luchtverkeersleiding Belgocontrol in 2016

In heel 2016 werden geen 'ernstige' of 'belangrijke' incidenten opgetekend in het luchtverkeer die toe te wijzen zijn aan Belgocontrol. De luchtverkeersleiders bewijzen daarmee dat ze hun opdracht om het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer dag na dag waarmaken.

Elk incident in de luchtverkeersleiding wordt geregistreerd en onderzocht. Naargelang van de ernst van het voorval, worden ze ingedeeld in categorieën. Categorieën A ('ernstig') en B ('belangrijk') zijn de hoogste categorieën. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om verlies van separatie: vliegtuigen die dicht bij elkaar komen dan is toegelaten volgens de voorschriften (hoe minimaal ook). In 2016 vond geen enkel incident van categorie A of B plaats dat veroorzaakt werd door Belgocontrol. Een uitzonderlijk resultaat, hoewel Belgocontrol op dat vlak elk jaar zeer goed scoort met telkens slechts enkele incidenten. Ook in vergelijking met andere luchtverkeersleiders in het buitenland doet Belgocontrol het al jaren zeer goed.



[Toelichting: zie WGL#09 en WGL#10](#)

D. Inhoudstafel

A.	Samenvatting.....	1
B.	Brief van de Ondertekenaars (zwart) met Rechtzettingen door WGL (blauw)	8
	WGL#01 Opstijgende vliegtuigen ten noordoosten van Leuven	8
	WGL#02 De historische toestand en haar vernietiging in de Leuvense regio	8
	WGL#03 Herstel van de Ruimtelijke Ordening en No-Fly zone	10
	WGL#04 Consultatie en informatie vóór de invoering van de Leuven Rechtdoor	11
	WGL#05 Het Luchthavenakkoord 2008-2010 – Hoofddoelstelling	11
	WGL#06 Het Luchthavenakkoord 2008-2010 – Leuven 07-Rechtdoor	13
	WGL#07 Geluidbelasting in de 07-Corridor	13
	WGL#08 Toespraak minister J. Schauvliege in de parlementscommissie	14
	WGL#09 Belgocontrol-Skeyes evaluatierapport.....	15
	WGL#10 Incident 2018-02-23	16
	WGL#11 KU Leuven simulatiestudie van 2007	17
	WGL#12 Nieuwe studies.....	17
	WGL#13 Economisch belang van de luchthaven en de lasten	18
	WGL#14 De historische toestand in de Leuvense regio bis	19
	WGL#15 Invoering van nieuwe vliegroutes	19
	WGL#16 Rechtszaken	20
	WGL#17 Ondertekenaars	21
	WGL#18 Epiloog en Besluit.....	22
C.	Bijlagen van de Ondertekenaars (zwart) met Repliek (blauw) en Stukken van WGL.....	24
	WGL-Stuk-01: 07-vertrekroutes tot 1972	24
	WGL-Stuk-02: Bewegingen in de 07-Corridor – historische en huidige situatie.....	25
	WGL-Stuk-03: Verschuiving van vertrekroutes CIV van Noordrand naar Leuvense Regio	26
	WGL-Stuk-04: KU Leuven Studie 2007: vergelijking tussen 3 toestanden.....	27
	WGL-Stuk-05: Radartracks ‘Leuven West’ versus ‘Leuven Rechtdoor’	28
	WGL-Stuk-06: Radartracks luchtverkeer (enkele voorbeelden)	29
	WGL-Stuk-07: Extract parlementscommissie over Leuven 07-Rechtdoor vóór invoering	30
	WGL-Stuk-08: Luchthavenakkoord 2008-2010 – Hoofddoelstelling.....	31
	WGL-Stuk-09: Luchthavenakkoord 2008-2010 – Vluchtprocedures	32
	WGL-Stuk-10: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	33
	WGL-Stuk-11: Geluidmetingen in de 07-Corridor – deel 1	34
	WGL-Stuk-12: Geluidmetingen in de 07-Corridor – deel 2	35
	WGL-Stuk-13: Evolutie geluidbelasting en bewegingen in 07-Corridor – Grafieken	37
	WGL-Stuk-14: Toespraak van minister J. Schauvliege in de commissie van 2014-12-09	38
	WGL-Stuk-15: Accidenten en Incidenten – Rapportering door Belgocontrol-Skeyes.....	39
D.	Inhoudstafel	40