

ARL vraagt de verwerping van de ontwerpresoluties 55K3206 en 55K3384 betreffende het luchtverkeer in Oost-Vlaams-Brabant

We roepen ten stelligste op om deze ontwerpresoluties NIET goed te keuren aangezien ze juist het omgekeerde zullen bewerkstelligen van wat zij beogen, namelijk het historische evenwicht in de Leuvense regio volledig teniet doen.

Om dit te kunnen begrijpen is het noodzakelijk eerst de specifieke situatie en geschiedenis van het vliegverkeer in de Leuvense regio te schetsen.

Tot ongeveer 2004 werd er op de luchthaven van Zaventem decennialang en quasi permanent geland in westelijke richting. De landende vliegtuigen werden hierbij noodgedwongen geconcentreerd in de strook ten oosten van de luchthaven, in het verlengde van de 2 parallelle opstijg- en landingsbanen. Deze strook situeert zich ten noorden van Leuven en strekt zich uit tot diep in Rotselaar. Dit is de 'historische lawaaicorridor' (de zogenaamde 07-Corridor) waarbinnen de geluidsrichtlijnen van de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie) geschonden worden en waar hierdoor ernstig aan levenskwaliteit wordt ingeboet. Deze corridor is eigenlijk ongeschikt voor bewoning en zal dat blijven zolang de luchthaven operationeel is. Het Ruimtelijk Structuurplan van Vlaanderen voorziet geen verdere ontwikkeling van de woonfunctie in deze corridor (zone non-aedificandi).

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

Bij de stapsgewijze invoering van het spreidingsplan door de ministers Anciaux en Landuyt in 2004-2006 werd echter:

1. de decenniaoude windnorm gewijzigd met significant meer opstijgingen richting Leuven tot gevolg: van amper 4 % van de tijd vóór het jaar 2000, tot meer dan 30% van de tijd in bijvoorbeeld 2013.
2. de loop van de tot dan toe amper gebruikte Leuven-West vertrekroute stoemelings 4 km oostwaarts opgeschoven.
3. de vertrekroute naar CIV (20% van alle vertrekkend verkeer) werd gewijzigd: de linkse bocht over de Noordrand werd vervangen door een rechtse bocht over Leuven-West en de Huldenbergzone.

Vliegtuigen verlieten met deze (gloednieuwe!) zogenaamde LWEST-vertrekroute de quasi onbewoonde velden, bossen en akkers van de voorbestemde en vrijgehouden lawaaicorridor (07-Corridor) om vervolgens op zeer lage hoogte af te draaien en plotsklaps bewoners te treffen die zich hadden gevestigd buiten de lawaaizone. Zodoende werd er hierdoor ten westen en ten zuiden van Leuven een nieuwe lawaaicorridor gevormd, met een landoppervlakte van 60 km² waarbinnen de dorpskernen van onder

meer Meerbeek, Veltem-Beisem, Winksele, Herent, Bertem, Leefdaal, Oud-Heverlee, Kortbeek-Dijle, Neerijse (Huldenberg) liggen en waar de WHO-richtlijnen werden geschonden

De Leuven 07-rechtdoor vliegroute werd in het Luchthavenakkoord (plan Schoupe van 2008-2010) opgenomen om bovenstaande fout recht te zetten. Sinds 6 maart 2014, 10 jaar na het spreidingsplan van Anciaux, vliegen de vliegtuigen die richting Leuven opstijgen langer rechtdoor, zodat ze de 'historische lawaai-corridor' terug over de hele lengte benutten en ze deze lawaai-corridor op grotere hoogte (kunnen) verlaten dan bij de LWEST-route. Hierdoor verdwijnt de door Anciaux gevormde lawaai-corridor ten westen en zuiden van Leuven en is alle vliegtuiglawaai in de Leuvense regio opnieuw, zoals vóór 2000-2004, geconcentreerd in de historische lawaai-corridor, conform het rechtvaardigheidsbeginsel, het standstill-principe, de Europese richtlijnen en verordeningen, en de WHO-geluidsrichtlijnen.

De Leuven 07-Rechtdoor plaatste in 2014 het luchtverkeer terug binnen de decenniaoude lawaai-corridor, zonder te raken aan de nieuwe windnorm. Het vertrekkend verkeer dat de plaats innam van het aankomend verkeer maakt in Rotselaar nu zelfs minder lawaai, zoals blijkt uit de geluidmetingen van de Vlaamse Overheid. Er is bovendien geen enkele extra overvlucht, ten opzichte van de toestand van vóór het gemorrel aan de decenniaoude windnorm.

Met deze problematiek in het achterhoofd kan men niet anders dan deze resoluties verwerpen aangezien:

Ten eerste: de eis van deze resolutie werd reeds door de Rechtbank beoordeeld op basis van alle feiten, waarop ze werd verworpen in het vonnis van 6 april 2016. De twee andere vonnissen (over het schrappen van de vliegroute Leuven Rechtdoor) kwamen tot stand zonder dat de bewoners in de westrand van Leuven zich konden verdedigen, en dus bij ontstentenis van alle feiten aangeleverd door de betrokken voor- én tegenstanders. Mede daarom heeft de Rechtbank ook de oprichting van de Staten-Generaal bevolen in haar vonnis van 30 mei 2018. De onzin die in de ontwerpresoluties wordt uitgedraaid over o.m. de veiligheid en de milieuaspecten, worden er vaktechnisch verworpen.

Ten tweede: bij aanneming van deze resolutie worden de gemeenten gestraft die de lawaai-corridors met luchtverkeer maximaal vrijhielden van bewoning, en dat ten voordele van de gemeenten die dat niet deden. Men straft zo eveneens de bewoners die hun woonplaats bewust kozen ver van de lawaai-corridors, terwijl men de bewoners begunstigt die opteerden voor de weliswaar weidse, uitgestrekte en groene zone in de lawaai-corridors, en die nu hun kans schoon zien om van een deel van de hinderlijke, maar nochtans inherente lawaaihinder af te geraken. En dit alles onder het mom van "een billijke verdeling van de lasten".

Bij wijze van illustratie: er is geen enkele gemeente met meer overvluchten dan Herent: alle landingen op 25R en 25L, en alle opstijgingen vanaf banen 07R en 07L met bestemming zuid en oost, overvliegen haar grondgebied op lage hoogte, en dit non stop zonder 1 uur verpozing. Dit betekent gemiddeld 92% van het maximaal mogelijk luchtverkeer. Maar dit gebeurt wel in de voorbestemde lawaai-corridor buiten haar drie dorpscentra, die Herent netjes en sinds 1958 decennialang vrijhield van verdere ontwikkeling van de woonfunctie. Er is wel degelijk lawaaihinder in haar dorpscentra maar zowel de gemiddelde belasting als de piekbelasting blijven juist onder de gezondheidsgrenzen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dit is een voorbeeld van goed bestuur van ruimtelijke ordening. Maar dat willen de indieners van de resolutie blijkbaar vernietigen, met alle mogelijke middelen.

Ten derde: ondertussen weten we bovendien dat als gevolg van de dominante zuidwestenwinden, deze lawaai-corridor ook de vergaarbak is van ultrafijn stof dat vliegtuigen uitstoten op lage hoogte. Dit is gevaarlijk voor de mens vanaf de kleinste hoeveelheid en nefast voor het ongeboren kind. Ook weten wij dat in de naderingsfase – dat is de laatste fase over 15 à 20 km vóór de landing – de meeste accidenten met slachtoffers plaatsvinden, én met slachtoffers onder de omwonenden wanneer er bewoning is in de

aanvliegcorsidor. Deze lawaai-corsidor ten oosten van de luchthaven is eveneens noodzakelijk om de maximale landingscapaciteit met minimale wachttijden te behouden voor de internationale luchthaven, inclusief haar strategische rol en tewerkstellingsbron van de regio. Dit en de dominante zuidwestenwinden maken het onmogelijk om in de decenniaoude lawaai-corsidor de geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie te respecteren, zelfs bij gebruik van de stilste vliegtuigen.

Bijgevolg impliceert behoorlijk bestuur dat men deze strook vrijhoudt van bewoning en zeker van verdere verkavelingen, en dat men – zoals in het buitenland alsmaar meer wordt toegepast – de landingscorsidor ook hergebruikt voor het opstijgend verkeer wanneer de wind uit de andere richting waait.

Ten vierde: de vele voorwendselen die de tegenstanders van de Leuven Rechter nu al jaren verspreiden, waaronder degenen die opgenomen zijn in de resolutie, werden echter verworpen door de Rechterbank in haar vonnis van april 2016, waarbij de Rechter de Leuven 07-Rechterbank beoordeelde als een redelijke oplossing. Deze gezochte voorwendselen werden trouwens in 2022 nog eens uitvoerig ontkracht in de studie van WerkGroepLeuven, die bevestigde dat zij ondanks haar vraag tot overleg, nooit werd gecontacteerd door de indieners van de resolutie. Deze uitgebreide WGL-studie wordt daarom nu uitzonderlijk beschikbaar gesteld op de ARL-website.

Ten vijfde: met deze resolutie dwarsbomen de indieners eveneens de Staten-Generaal waartoe de Rechterbank heeft bevolen, en dit precies om tot een vergelijk te komen. Zo kan een versnelde migratie naar de stilste vliegtuigen voor elke gewichtsklasse, de geluidbelasting voor iedereen significant verminderen.

Ten zesde: wat de indieners van de resolutie vragen is in strijd met de Europese Vliegwet (Verordening 598/2014). Het Europees Parlement heeft in 2020 de daarbij horende gezondheidsimplicaties bovendien significant verstrengd in overeenstemming met de Wereldgezondheidsorganisatie. Wij vragen dat het Belgische Parlement de wet op de milieustakingsvordering aanpast onder meer met een verplichte aanstelling van een onderzoeksrechter, zodat de feiten ten laste en ten onlaste naar waarheid worden onderzocht, en zodat ook de Rechterbank nog beter haar werk kan doen ter bescherming van de burgers.

Ten zevende: de concentratie die de indieners willen vermijden voor hun eigen gemeente, wordt blijkbaar niet gegund aan Kortenberg of Herent. Terwijl die gemeenten veel meer hinder hebben dan bijv. Holsbeek. Het is belangrijk bij het beoordelen van de hinder niet naar de misleidende radartracks te kijken, maar naar de geluidkaarten die opgesteld zijn volgens de meest recente WHO normen en de laatste wetenschappelijke inzichten.

Alliantie Regio Leuven, 2023-05-29

Contact en Informatie: www.alliantieregioleuven.be