

De leefbaarheid in de West- en Zuidrand van Leuven wordt bedreigd en gehypothekeerd door initiatieven/intenties voor een nieuwe vliegtuigroute.

Indien U misschien automatisch de reflectie hebt van *“Maar allez wat een gezever, in onze/deze regio hebben we/ze toch helemaal geen last van vliegtuiglawaai!?”*, dan komt dit juist (en gelukkig maar) doordat het hinderlijke vliegtuiglawaai ten oosten van Brussels Airport, sinds het ontstaan van de luchthaven in 1958, steeds geconcentreerd werd in de historische lawaaicorridor, de zogenaamde 07-corridor, een strook van gemiddeld 5 à 6 km breed en 20 km lang in het verlengde van de twee parallelle landingsbanen 25L en 25R en die zich uitstrekt van de luchthaven tot diep in Rotselaar.

Enkel in de periode 2004-2014 draaiden 70% van de vliegtuigen die opstegen in deze lawaaicorridor op **veel te lage** hoogte af naar rechts, boven Meerbeek, Veltem-Beisem, Winksele en Herent, om vervolgens over Bertem, Leuven-stad, Heverlee, Wilsele, Leefdaal, Korbeek-Dijle, Oud-Heverlee en Huldenberg naar bestemming te vliegen, de zogenaamde Leuven West route. Dit gebeurde telkens bij lichte noordoosten-, oosten- en zuidoostenwind: de mooie dagen van het jaar zeg maar.

Hoe desastreus deze aanslag was (en in de toekomst nog steeds zou zijn) voor de ganse regio in de West- en Zuidrand van Leuven blijkt overduidelijk uit onderstaande figuur 1 (volgende pagina), overgenomen uit de **gezondheidsstudie van SumResearch-DaidalosPeutz-GIM (2011)**. Daarin werd berekend in welk gebied men alle huizen zou moeten isoleren tegen de overmatige geluidspieken, zoals bepaald door de WHO (World Health Organisation, Wereldgezondheidsorganisatie) bij het gebruik van de Leuven West route. **Isolatie maatregelen waren/zijn noodzakelijk in Meerbeek, Veltem, Winksele, Leefdaal, Bertem, Korbeek-Dijle en Neerijse (Huldenberg).**

De WHO hanteert immers een maximum geluidsniveau waarboven **gezondheidsproblemen** optreden. In 2018 verstregde de WHO zelfs nog gevoelig deze geluidsniveaus voor luchtverkeer, en sindsdien zijn nog bijkomende en alarmerende gezondheidsstudies gepubliceerd.

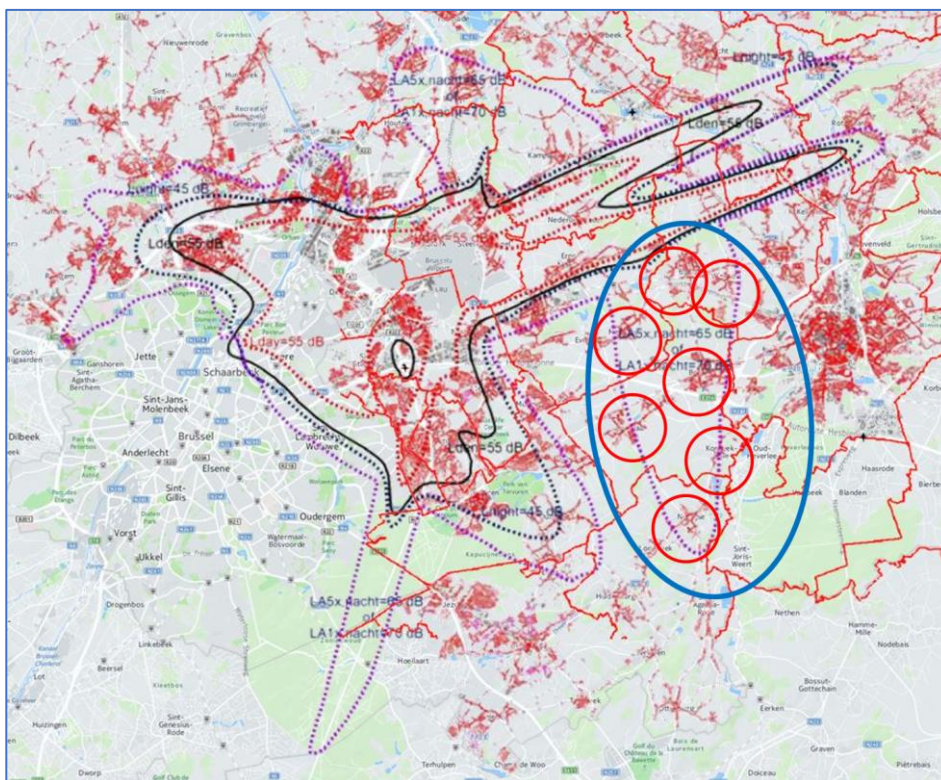
Zo stelde men in Zwitserland al vanaf zeer lage geluidsniveaus **acute cardiovasculaire sterfte** vast (dit wil zeggen sterfte binnen de 2 uur na de overvluchten)¹. Deze Zwitserse studie steunt op de allergrootste Europese databank inzake geluidbelasting door luchtverkeer, op individueel niveau van personen en huizen, inclusief info over onder meer het achtergrondgeluid, de geluidevents van trein- en wegverkeer, de locatie van de slaapkamers in de woningen, de gezondheidstoestand van de mensen, hun eventuele overlijden etc. Dit alles is netjes bijgehouden sinds december 2000! Elke *ernstige* wetenschappelijke overzichtsstudie of advies beroept zich dus uitgebreid op de gegevens en de resultaten van deze **unieke Europese databank**.

Bij correct gebruik van de Leuven 07-Rechtdoor draaien de vliegtuigen ver achter Leuven op veel hogere hoogte af en zijn de geluidspieken die deze vliegtuigen na het afdraaien genereren veel lager dan wanneer zij vóór Leuven afdraaien.

De geluidbelasting van de vertrekkende vliegtuigen via de Leuven 07-Rechtdoor is bovendien lager dan bij de naderende vliegtuigen die ter hoogte van Rotselaar de 07-Corridor al decennialang quasi permanent invliegen in voorbereiding van hun landing. Die vergelijkende geluidbelasting is af te lezen op de geluidsmeter **in Rotselaar**, figuur 2 (volgende pagina). In Rotselaar heb je dus vertrekkend luchtverkeer bij oost-configuratie (sterke oostenwind) en aankomend luchtverkeer bij west-configuratie. **Merk op dat momenteel het luchtverkeer er niet drukker noch luider is dan vóór de wijziging in 2000-2004 of dan in de jaren 90.**

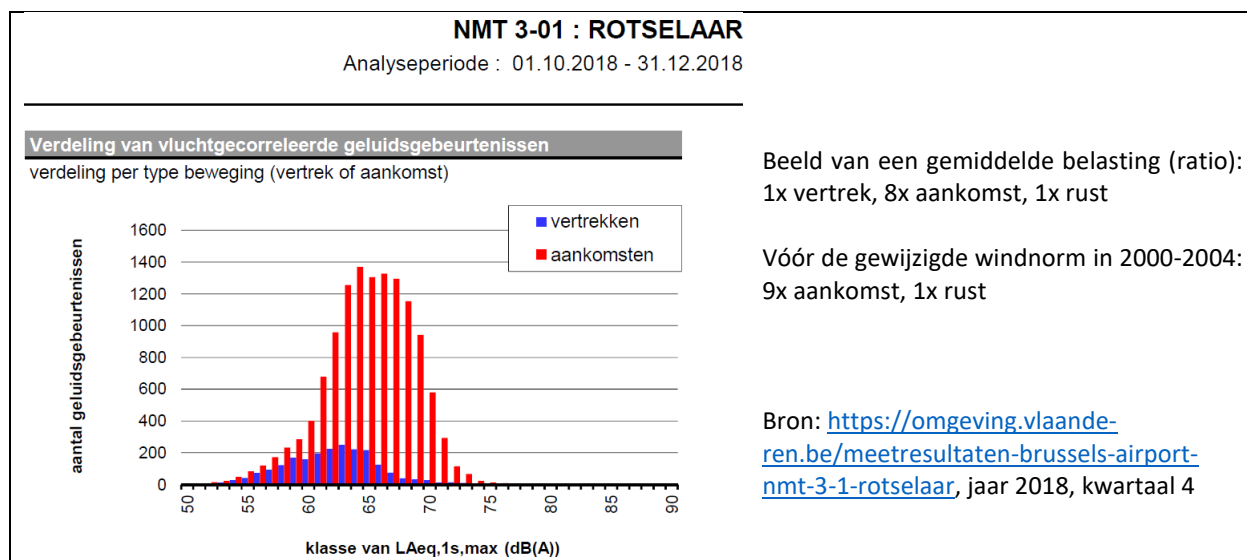
De Rechtbank sprak zich al uit over de situatie in de Leuvense regio en **keurde de Leuven 07-Rechtdoor goed** als een **correcte oplossing**. Van politici wordt verwacht dat ze problemen oplossen, niet groter maken door het vliegtuiglawaai te spreiden. Van politici wordt verwacht dat ze de gezondheid van de mensen beschermen, niet te grabbel gooien door het openen van nieuwe vliegtuigroutes.

¹ Saucy et al: ‘Does night-time aircraft noise trigger mortality? A case-crossover study on 24886 cardiovascular deaths’, ESC 2021, <https://doi.org/10.1093/eurheartj/ehaa957>



Figuur 1: Afbakening gebied (blauwe ellips) met isolatiemaatregelen met aanduiding van de dorpscentra (rode cirkels) in de Leuvense west- en zuidrand. Het betreft hier de dorpscentra van Meerbeek, Veltem-Beisem, Winksele, Leefdaal, Bertem, Korbeek-Dijle en Neerijse (Huldenberg).

Bron: Opmaak Actieplan voor Brussels Airport 2011, Eindrapport SumResearch-DaidalosPeutz-GIM.



Figuur 2: Geluidbelasting van vertrekkende vliegtuigen (Leuven Rechtdoor, blauw) versus aankomende vliegtuigen (rood) in de 07-Corridor.