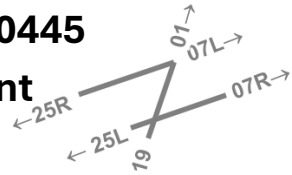


Alliantie Regio Leuven – Maandag 25/11/2024

ARL vraagt de verwerping van de ontwerpresolutie 56K0445 betreffende het luchtverkeer in Oost-Vlaams-Brabant



Opnieuw trachten de tegenstanders van de Leuven 07-Rechtdoor vertrekroute een onverantwoorde en onbillijke oplossing door te duwen op basis van onwaarheden en misleidingen. Zie hier onze rechtzettingen:

- A: **Maatschappelijke spanningen** dateren niet van 2014 maar van 2004 toen minister Anciaux een nieuwe lawaaicorridor creëerde in de Leuvense westrand (zie kader achteraan); zie ook E.
- B: Het **evaluatie**rapport van Belgocontrol (nu Skeyes) van juni 2015 over de Leuven 07-Rechtdoor stelt dat de capaciteit niet verlaagt en dat er geen veiligheidsrisico's zijn: zie ook D.
- C: **Stijgend en dalend vliegverkeer kruisen** elkaar zowel op de vliegroute Leuven-West als op de vliegroute Leuven 07-Rechtdoor.
- D: Er zijn **geen veiligheidsrisico's** gemeld over Leuven 07-Rechtdoor in het evaluatie rapport van Belgocontrol van 2015. Dit werd onafhankelijk bevestigd door de AAIU (Air Accident Investigation Unit, rapport van 01/09/2020). Ondertussen is de Leuven Rechtdoor procedure **routine** geworden.
- E: Er ontstond groot **burgerprotest** in 2004 met het spreidingsplan van Anciaux. Het burgerprotest sinds 2014 is er omdat bewoners in de 07-Corridor¹ de nieuwe situatie met structureel verminderd luchtverkeer bij hen als normaal en "verworven" begonnen te aanzien. Nochtans is er nu procentueel niet meer luchtverkeer in de 07-Corridor dan decennia voordien, en zijn er ook niet meer vluchten (frequentie) dan in de jaren 90; bovendien is het luchtverkeer er nu veel minder lawaaierig.

Dit in tegenstelling tot het wegverkeer dat de laatste 30 jaar wél is toegenomen. Het zou toch wanbeleid zijn om het wegverkeer van de autostrades weg te trekken om het vervolgens doorheen de steden en de dorpscentra te sturen? Nochtans is dat precies wat Minister Anciaux deed in 2004 en wat de indieners in de resolutie terug willen doorvoeren (zie kader)!

- F: Het is **onbillijk** om de 66-jarige ruimtelijke ordening, i.e. de 07-Corridor, waar steeds quasi permanent luchtverkeer was, nu teniet te doen (zie kader); zie ook K.

Mensen die hun woonplaats bewust kozen buiten de overbekende 07-lawaaicorridor zouden (opnieuw) worden getroffen; zij die in de 07-Corridor gingen wonen, wisten waar ze aan toe waren. De nieuwe verkavelingen in Haacht midden in de 07-Corridor dateren van de jaren 90 toen er evenveel vluchten waren als nu, en zelfs met meer lawaai dan nu. Daar is ook de maatschappelijk zetel gevestigd van de VZW Leuven Rechtdoor die de indieners van de resolutie, in casu Groen voorman Vanbesien van Haacht, willen bevoordelen.

- G: Als men **rustmomenten** zou willen geven aan de inwoners van Haacht en Rotselaar, dan verdienen de inwoners van Leuven, Wilsele, Herent, Veltem-Beisem, Winksele, Erps-Kwerps, ... ook rustmomenten, en dient bijgevolg een vertrekroute ontwikkeld die *meteen* naar het zuiden afdraait *op 700 voet* (nog boven het luchthavengebied), en niet op 1700 voet en zeker niet verder.
- H: De herinvoering van de *nieuwe* lawaaicorridor in de Leuvense westrand, zoals de indieners van de resolutie beogen, zou **zware kosten** vereisen, omdat dan bv. de woningen in de nieuwe lawaaicorridor moeten geïsoleerd worden. De woningen in de 66-jaar oude lawaaicorridor zijn er op voorzien want doorstaan al decennialang het quasi-permanent landend luchtverkeer.
- I: Er is **slechts één rechtszaak** waar de voor- én tegenstanders van de Leuven 07-Rechtdoor aan bod kwamen: in haar vonnis van 06/04/2016 oordeelde de Rechtbank dat deze route een redelijke oplossing is. Motivatie (extract):

¹ 07-Corridor: de brede strook in het verlengde van de parallelle banen 25/07 ten noorden van Leuven en strekt zich uit tot in Rotselaar

« De Belgische Staat beschikte bij het vaststellen en/of wijzigen van de bestreden vlieg-route(s) over een discretionaire bevoegdheid. De beleidskeuze die werd gemaakt om door het invoeren van de vliegroute "Leuven Rechtdoor" het dichtbevolkte Leuven te ontzien door de route door te trekken en de vliegtuigen voorbij Leuven, op grotere hoogte, te laten afdraaien, moet binnen deze beleidsvrijheid gekaderd worden.

Diezelfde argumenten gelden evenzo voor de dichtbewoonde dorpskernen van Herent, Veltem-Beisem, Winksele, Meerbeek, 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.

De omstandigheid dat de vertrekroute naar het exit baken CIV 17 Nautische Mijl langer zou zijn dan via de Leuven West Route, doet hieraan geen afbreuk en betekent niet noodzakelijk een grotere belasting voor het milieu. 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 motorvermogen. Op lage hoogte verbruikt een vliegtuig gemiddeld 7x meer dan op hoge hoogte. De winst van de korte afstand is snel opgebruikt. Door de scherpe bocht is er dus meer uitstoot CO₂, NO_x, 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. »

« ... Veroordeelt de GEMEENTE HAACHT, de GEMEENTE HOLSBEEK, en de STAD AARSCHOT, de GEMEENTE ROTSELAAR, en de VZW LEUVEN RECHTDOOR tot de kosten van de procedure...»

- K: De vernietiging van de 66-jarige ruimtelijke ordening in de Leuvense regio door het spreidingsplan van minister Anciaux was een **inbreuk op** de Europese Richtlijn 2002/30, ondertussen omgevormd tot **Europese Verordening 2014/598 (vliegwet)**. Dit verplicht de EU-lidstaten tot het voeren van een beleid van ruimtelijke ordening, wat leidde tot het **Luchthavenakkoord** van 2008-2010 waarin de Leuven 07-Rechtdoor werd vastgelegd, en dat door alle parlementen werd goedgekeurd.
- L: De vergroening van de **luchtvaartvloot** is onvoldoende, ze moet vooral ook **stiller** worden. Elke 3dB dat een vliegtuig minder lawaai maakt, doet het impactgebied in oppervlak *halveren*.
- M: De Hoge Gezondheidsraad stelt inderdaad dat er een gigantisch gezondheidsprobleem is. Wanneer gaat men dit doeltreffend verminderen, in plaats van het vliegtuiglawaai en de daarbij horende gezondheidsproblemen uit te zaaien?

WerkGroepLeuven (WGL) berekende dat een versnelde migratie naar de stilste vliegtuigen de gezondheidsschade, bepaald conform WHO en de Europese Richtlijn 2020/367, met 80% vermindert; dit vereist weliswaar geluidstarieven evenredig met de geluidschade wat ze nu helaas niet zijn!

- N: De Wereldgezondheidsorganisatie beveelt aan (Noise guidelines 2018, H5): « *The first guiding principle is to reduce exposure to noise; noise exposure reduction in one area should not come at the expense of an increase in noise elsewhere* ».

Dit is het tegenovergestelde wat minister Anciaux deed en wat deze resolutie wil herhalen.

Wat nu: Er is een Staten-Generaal geweest tussen alle betrokkenen, maar dat was een maat voor niets. Enkel met een drastische migratie naar de stilste vliegtuigen kan men dit probleem fatsoenlijk oplossen; dat vereist een ernstige, wetenschappelijke aanpak door echte experts.

Geschiedenis van het luchtverkeer in de Leuvense regio

- **Luchthaven kreeg in 1958 haar huidige vorm met de aanleg van de parallelle baan 25L.** Deze is bedoeld om te landen; er mankeert immers een taxibaan. De landingscapaciteit 25R/L is minstens 2x groter dan elke andere baanconfiguratie (cf. Skeyes). Preferentieel gebruik van de luchthaven is westwaarts in de richting van de dominante winden, met aankomst op 25R/L en vertrek op 25R. Elke andere combinatie leidt tot capaciteitsverlies en wachttijden.
- **Periode 1958 tot 2004: concentratie in de 07-Corridor** (d.i. de brede strook in het verlengde van de parallelle banen ten noorden van Leuven en tot in Rotselaar)
 - Quasi-permanent gebruik van de parallelle banen westwaarts voor landingen op banen 25R/L in de 07-Corridor: de zogenaamde preferentiële west-configuratie;
 - Tot 1972: bij oost-configuratie (bij sterke noordoosten wind met landingen op baan 01): Starts 07 gaan **rechtdoor** en linksaf over het dorpscentrum van **Haacht**, vervolgens met een wijde boog zuidwaarts over Rotselaar, Holsbeek en Lubbeek, en dan verder naar de exit points zoals nu (cf. AIP);
 - Starts 07 vanaf 1972 tot 2000: sporadisch (1.5%) via oude Leuven-West vertrekroute (cf. AIP en geluidrapportering, excl. jaar 1996 wegens onderhoud van de banen);
 - Sinds 2000 (paarsgroene regering) wordt stelselmatig meer gestart op 07R/L en dus minder geland op 25R/L (cf. communicerende vaten: ofwel landt men ofwel start men op de parallelle banen).
- **Periode 2004 tot 2014: structurele wijziging in de Leuvense regio met de invoering van een nieuwe windnorm en een nieuwe Leuven-West-route**
 - In 2004: structurele wijziging van de windnorm (d.i. spreidingsplan Anciaux), met stelselmatig meer gebruik van de startbanen 07R/L tot bijna 20% in 2022 en 2023, met maandpieken tot meer dan 30%, vooral bij mooi weer; als communicerende vaten wordt er dan minder geland op de banen 25R/L;
 - In 2007: afschaffing vertrekroute CIV van baan 01; voortaan, vertrek CIV via startbanen 07R/L met bocht naar rechts: gevolg 70% van alle vertrekvluchten 07 draaien nu zuidwaarts naar rechts, i.p.v. voorheen 50% links en 50% rechts;
 - In 2005: invoering van een nieuwe Leuven-West vertrekroute die oostwaarts werd verschoven, nu over de dorpscentra en woongebieden van Kortenberg (Erps-Kwerps, Meerbeek) en Herent (Veltem-Beisem, Winksele, Herent zelf), en uitwaaiing van de zwaardere toestellen over Leuven (Wilsele, centrum Leuven, Heverlee);
 - De impact van het laagvliegend luchtverkeer op de Leuven-West vertrekroute boven de dorpscentra en woongebieden gelegen vóór Leuven, is enorm en vereist zware isolatiewerken aan de woningen die daar niet op werden voorzien, in tegenstelling tot woningen in de 07-lawaaicorridor.
- **Periode sinds 2014: structureel herstel van de ruimtelijke ordening mét behoud van de nieuwe windnorm, door de invoering van de Leuven 07-Rechtdoor**
 - Uitvoering van het Luchthavenakkoord 2008 (principe) en 2010 (uitwerking). Dit akkoord stelt expliciet dat de Europese Richtlijn 2002/30 (thans omgezet in de Europese Verordening 2014/598) toegepast wordt; dit betekent: 1) stillere vliegtuigen, 2) ruimtelijke ordening, 3) stille vliegprocedures, en 4) beperking van aantal vluchten;
 - De Leuven 07-Rechtdoor kadert in de maatregel 'ruimtelijke ordening' (EU 2014/598) waarbij de concentratie van het luchtverkeer in de 07-Corridor werd hersteld.
- **Huidig luchtverkeer in de Leuvense westrand**
 - Kortenberg, Leuven, Herent: geen enkele gemeente in de Brusselse en Leuvense omgeving heeft meer luchtverkeer dan Herent: alle landingen 25R/L, 70% van alle starts van 01 en 07; een groot deel daarvan komen ook in Kortenberg en Leuven, weliswaar in de voorbestemde 07-Corridor;
 - Zuidelijk deel van de westrand (zone Huldenberg): nog steeds alle vertrekkende naar het oosten bij west-configuratie en naar CIV (zuiden) bij oost-configuratie; plus weekends;
 - Bertem is de blinde vlek: maar men dient wel eerst de dorpscentra en woongebieden van Kortenberg, Leuven en Herent te overvliegen eer men in Bertem geraakt.