

Alliantie Regio Leuven –01/07/2024

ARL-brief aan de onderhandelaars voor de nieuwe Federale en Vlaamse Regering over het luchtverkeer van Brussel-Nationaal

We roepen ten stelligste op om GEEN gehoor te geven aan de tegenstanders van de Leuven 07-Rechtdoor aangezien ze juist het omgekeerde willen bewerkstelligen van wat zij beweren. Hun duidelijke bedoeling met het afschaffen van de Leuven 07-rechtdoor vertrekroute is de volledige tenietdoening van het historische evenwicht en de ruimtelijke ordening van meer dan 50 jaar in de Leuvense regio.

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

Tot ongeveer 2004 werd er op de luchthaven van Zaventem decennialang en quasi permanent geland in westelijke richting¹. 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 daarom 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 het jaar 2013.
2. de loop van de tot dan toe amper gebruikte Leuven-West vertekroute stoemelings 4 km oostwaarts opgeschoven.
3. de vertekroute naar CIV (20% van alle vertrekkend verkeer) eveneens gewijzigd: de linkse bocht over de Noordrand werd vervangen door een rechtse bocht over Leuven-West en de Huldenbergzone. Dit resulteert tot op de dag van vandaag in een onevenwichtige verdeling van de opstijgende vliegtuigen richting Leuven: slechts 30% van de opstijgende vliegtuigen draait af naar links, terwijl het overgrote deel van de vliegtuigen naar rechts afdraait.

¹ In 1958 kreeg de luchthaven haar definitieve, huidige baaninfrastructuur met de aanleg van de *bijna*-parallelle baan 25L en bijgevolg een maximale capaciteit westwaarts, i.e. met landingen vanuit het oosten.

De invoering van deze (gloednieuwe!) zogenaamde LWEST-vertrekroute had tot gevolg dat de quasi onbewoonde velden, bossen en akkers van de voorbestemde en vrijgehouden lawaaicorridor (07-Corridor) door de opstijgende vliegtuigen richting Leuven werden verlaten om vervolgens op zeer lage hoogte af te draaien en plotsklaps bewoners te treffen die zich hadden gevestigd buiten de lawaaizone. Dit resulteerde ten westen en ten zuiden van Leuven plots in een nieuwe lawaaicorridor met een landoppervlakte van 60 km² waarbinnen de dorpskernen van onder meer Erps-Kwerps, Meerbeek, Veltem-Beisem, Winksele, Herent, Bertem, Leefdaal, Oud-Heverlee, Kortbeek-Dijle, Neerijse (Huldenberg) liggen en waar de WHO-geluidsrichtlijnen werden geschonden.

Tussen 2004 -2014 (de periode dat de gloednieuwe LWest-vertrekroute operationeel was) bestonden er ten oosten van de luchthaven plots 2 lawaaicorridors: niet alleen de historische 07-Corridor in het verlengde van de opstijg- en landingsbanen, maar daarnaast ook deze nieuw gecreëerde lawaaicorridor van 60 km².

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-Landuyt, vliegen de vliegtuigen die richting Leuven opstijgen langer rechtdoor. Dit betekent dat ze de 'historische lawaaicorridor' terug over de gehele lengte benutten en hierdoor de lawaaicorridor op veel grotere hoogte (kunnen) verlaten dan bij de LWEST-vertrekroute. Hierdoor verdwijnt de door Anciaux-Landuyt gevormde lawaaicorridor ten westen en zuiden van Leuven en is alle vliegtuiglawaai in de Leuvense regio opnieuw, zoals vóór 2000-2004, geconcentreerd in de historische lawaaicorridor, 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 lawaaicorridor, 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. Dit blijkt duidelijk 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.

In 2023 werden ontwerp-resoluties 55K3206 en 55K3384, respectievelijk van Dieter Van Besien en Theo Francken, ingediend in de Kamer om de Leuven 07-Rechtdoor te schorsen. Deze werden niet aanvaard. Het voorstel van resolutie van Dieter van Besien werd wel besproken in de commissie Mobiliteit, maar niet aanvaard. Vreemd genoeg blijven de tegenstanders actie voeren en lobbyen ze bij de onderhandelaars van de te vormen Vlaamse en Federale Regeringen om de Leuven 07-Rechtdoor alsnog te staken.

Met deze problematiek in het achterhoofd kan men niets anders dan de vraag tot staking van de Leuven 07-Rechtdoor verwerpen aanzien:

Ten eerste: deze eis tot schorsing van de Leuven 07-Rechtdoor reeds door de Rechtbank werd beoordeeld op basis van alle feiten en 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 ontwerp-resoluties wordt uitgedraamd over o.m. de veiligheid en de milieuaspecten, werden er vaktechnisch verworpen;

Ten tweede: de vele voorwendselen die de tegenstanders van de Leuven Rechtdoor nu al jaren verspreiden, waaronder degenen die opgenomen zijn in de resoluties, echter verworpen werden door de Rechtbank in haar vonnis van april 2016, waarbij de Rechter de Leuven 07-Rechtdoor beoordeelde als een redelijke oplossing. Deze vergezochte 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 derde: met deze resoluties de indieners eveneens de Staten-Generaal dwarsbomen waartoe de Rechtbank 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 vierde: wat de indieners van de resoluties vragen in strijd is 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 Rechtbank nog beter haar werk kan doen ter bescherming van de burgers. Respect voor de democratie en de rechtstaat vereist in eerste instantie respect voor de waarheid;

Ten vijfde: de concentratie die de indieners willen vermijden voor hun eigen gemeente, blijkbaar niet wordt gegund aan Kortenberg of Herent, terwijl deze laatste gemeenten veel meer hinder hebben dan bijv. Holsbeek en Lubbeek. 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. Daaruit blijkt duidelijk dat de vertrekroute Leuven 07-Rechtdoor geen bijkomende lawaai corridor creëert, wat bij de LWest-vertrekroute daarentegen wél het geval was;

Ten zesde: bij aanneming van deze resoluties de gemeenten gestraft worden 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.

Belangrijk is dat deze overvluchten gebeuren in de voorbestemde lawaai corridor, die de gemeente Herent netjes en sedert 1958 heeft vrijgehouden van verdere ontwikkeling van de woonfunctie. Er is gedurende al die jaren in haar dorpscentra wel degelijk steeds lawaaihinder geweest, maar zowel de gemiddelde belasting als de piekbelasting blijven er 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 en tegenstanders van de Leuven 07-Rechtdoor blijkbaar vernietigen, met alle mogelijke middelen;

Ten zevende: we ondertussen bovendien weten 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 aanvliegcorridor. Deze lawaai corridor ten oosten van de luchthaven is eveneens noodzakelijk om voor een internationale luchthaven de maximale landingscapaciteit met minimale wachttijden te behouden, inclusief haar strategische rol en tewerkstellingsbron van de regio. Dit en de dominante zuidwestenwinden maken het spijtig genoeg onmogelijk om in de decenniaoude lawaai corridor de geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie te respecteren, zelfs bij gebruik van de stilste vliegtuigen.

Bijgevolg impliceert behoorlijk bestuur dat men deze historische lawaaicorridor (de 07-Corridor) vrijhoudt van bewoning en zeker van verdere verkavelingen, en dat men – zoals in het buitenland alsmear meer wordt toegepast – de landingscorridor ook hergebruikt voor het opstijgend verkeer wanneer de wind uit de andere richting waait.

Daarnaast is er de vraag van sommige bewonersgroepen om de frequentie van overvluchten te beperken, en met name het aantal vluchten boven 60 dB L_{max}. Deze vraag is begrijpelijk, maar echter niet wetenschappelijk onderbouwd. Ze is bovendien manipulatief alsof 59.5 dB opeens geen geluidimpact heeft, en alsof vluchten van 60, 70 of 80 dB evenveel geluidsimpact hebben, quod certe non. Het is alsof de logistische luchtvaartlobby zelf aan het woord is en maar al te graag haar oude bakken op Brussel-Nationaal zou kunnen blijven inzetten!

WerkGroepLeuven verklaart nader: L_{night} en L_{den} stellen wel degelijk frequenties voor, *weliswaar gewogen in functie van de geluidimpact van elke vlucht*². Niets belet bovendien om L_{night} per etmaal te berekenen en te handhaven, of zelfs per uur. En dit is wél wetenschappelijk onderbouwd. Zo werden in een groot-schalige studie rond de luchthaven van Zurich 24886 sterfgevallen tussen 2000 en 2015 geanalyseerd³. Men stelde vast dat acute cardiovasculaire sterfte getriggerd wordt door nachtelijk luchtverkeer vanaf een gemiddelde effectieve L_{night} 40 *gemeten tijdens de laatste 2 uur*. Daarentegen was er geen significante associatie tussen de sterfte en de simpele frequentie (aantal vluchten boven een bepaalde waarde).

WerkGroepLeuven verklaart verder dat ontwaakreacties en slaapdeprivatie afhankelijk zijn van het achtergrondgeluid, wat eveneens recent wetenschappelijk aangetoond werd⁴. Wanneer men de bevolking evenwichtig wenst te beschermen zou men de geluidsnormen moeten differentiëren in functie van het achtergrondgeluid, zoals dat trouwens in VLAREM al decennialang wordt toegepast⁵.

Alliantie Regio Leuven, 2024-07-01

Contact en Informatie: www.alliantieregioleuven.be

² $L_{night} = 10 \cdot \log \sum_i N_i 10^{SEL_i/10} - 10 \cdot \log(T)$, where T is a constant, and SEL_i the sound exposure level of the noise event i (WHO 2009 Night Noise Guidelines, p.9, <https://apps.who.int/iris/handle/10665/326486>). Hence, $10^{(L_{night}/10)} = \sum_i N_i \cdot 10^{SEL_i/10} / T$. QED.

³ European Heart Journal 2021: 'Does night-time aircraft noise trigger mortality? A case-crossover study on 24886 cardiovascular deaths', by Saucy, Wunderli, Rössli et al (<https://doi.org/10.1093/eurheartj/ehaa957>) + EIJ editorial (<https://doi.org/10.1093/eurheartj/ehaa984>)

⁴ 'Self-Reported Sleep Disturbance from Road, Rail and Aircraft Noise: Exposure-Response Relationships and Effect Modifiers in the SiRENE Study', Brink (Federal Office for the Environment, Switzerland) et al, IJERPH 2019 (<https://doi.org/10.3390/ijerph16214186>).

⁵ *WerkGroepLeuven*: 'WGL Advies voor Geluidbeheer Brussels Airport', deel 1 (2022+) en deel 2 (2023).