

# ARL PERSBERICHT 2019-12-11 OVER DE FEITEN AANGAANDE DE LEUVEN-07-RECHTDOOR

ARL, de vereniging van bewoners van de Leuvense regio die sinds het jaar 2000 getroffen werden door de zogenaamde “evenwichtige spreidingsplannen”, betreurt ten eerste dat sociale media, maar soms ook de pers, verziekt worden door berichten met nepfeiten. Daarom volgt hieronder een overzicht van bewezen feiten over de vertrekroutes van de banen 07 (opstijgrichting Leuven).

## VONNIS RECHTBANK EERSTE AANLEG BRUSSEL VAN 6 APRIL 2016

Het enige vonnis op tegenspraak van de belanghebbende partijen verwerpt de eis tot schrapping van de Leuven-07-Rechtdoor om meerdere redenen. Hier enkele letterlijke citaten uit de motivatie van de Rechtbank:

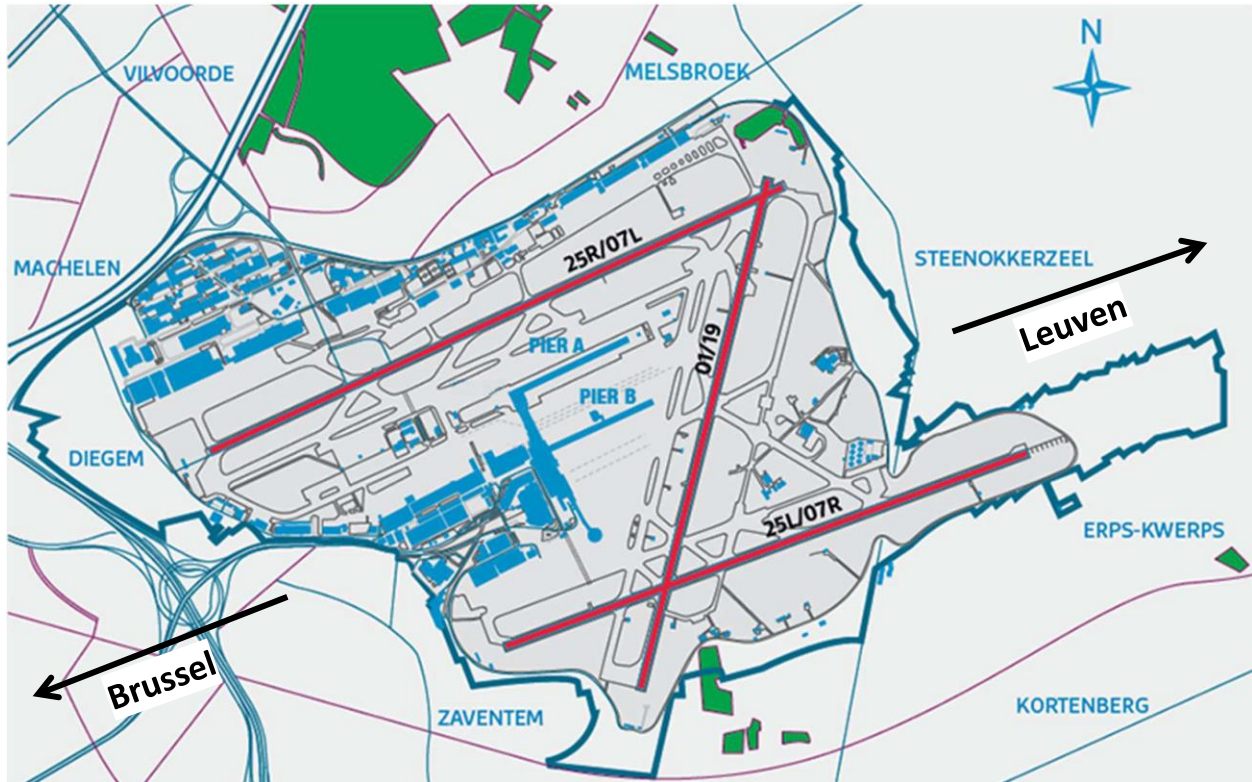
1. « Door het invoeren van de vliegroute “Leuven Rechtdoor” wordt het dichtbevolkte Leuven ontzien door de route door te trekken en de vliegtuigen voorbij Leuven te doen afdraaien. »
2. « Diezelfde argumenten gelden evenzo voor de dicht-bewoonde dorpskernen van Herent, Veltem-Beisem, Winksele, Meerbeek, Bertem waar het opstijgend vliegverkeer nog op zeer lage hoogte vliegt wanneer 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. »
3. « 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. »
4. « Door de scherpe bocht is er dus meer uitstoot CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, 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. »
5. De route Leuven 07-rechtdoor werd juridisch correct ingevoerd als onderdeel van de luchthavenakkoorden van 2008 en 2010 [*nvdr: samenvatting van delen van het vonnis*].

## BERICHT OMBUDSDIENST VAN 14 NOVEMBER 2019 – SCHERPSTELLING 07

(integrale tekst van het bericht, met schriftelijk akkoord van de Ombudsman)

Ombudsman: « Omdat het behoorlijk vervelend is om de verkeerde informatie die op Twitter geplaatst wordt systematisch te corrigeren, zijn wij genoodzaakt enkele dingen op te helderen:

[nvdr: bron onderstaande kaart: Ombudsman: <https://www.airportmediation.be/nl/baangebruik.html>]



1. ICAO<sup>1</sup> zijn aanbevelingen voor de banen die worden gebruikt voor geluidsreductie, deze aanbevelingen kunnen niet worden opgelegd; baan 25R wordt niet gebruikt voor de beperking van de geluidshinder. [nvdr: baan 25R is de meest noordelijke baan westwaarts gericht naar Brussel: zie verder punt 10 en 11 van de Ombudsman hieronder.]
2. Als alle ICAO-aanbevelingen verplicht waren, zou de ICAO-aanbeveling voor de RESA-veiligheidszones vereisen dat baan 01/19 met 300 meter wordt ingekort. [nvdr: Toepassing van de ICAO aanbeveling over de RESA (Runway end Safety Area) zou impliceren dat de dwarse baan 01/19 minder zou gebruikt worden voor vertrek richting Huldenberg, Bertem en Oud-Heverlee, en voor aankomst vanuit Waterloo over de Oostrand of vanuit Mechelen over Boortmeerbeek.]
3. De AIRSIGHT-studie<sup>2</sup> werd nooit gevalideerd door de leden van de Federale Overheid, alleen de EGIS-AVIA-studie<sup>3</sup> werd in 2013 gevalideerd. [nvdr: Beide studies onderzoeken de windnorm: zie verder punt 10 en 11 van de Ombudsman.]
4. De AAC-studie werd eveneens door Brussels Airport en de leden van de Federale Overheid gevalideerd. [nvdr: 'Airport and Aviation Consultancy' (AAC) maakte in 2002 onder meer een gedetailleerd ontwerp van een variante van de huidige Leuven 07-Rechtdoor vertrekroute, die vervolgens werd ingevoerd in 2002: zie verder punt 13 van de Ombudsman.]

<sup>1</sup> ICAO: International Civil Aviation Organization

<sup>2</sup> AIRSIGHT: Since 1999, airsight offers consulting and engineering services, software and training for airports, air navigation service providers as well as civil aviation authorities and organisations.

<sup>3</sup> EGIS-AVIA: Avia, a wholly owned Egis company, is an internationally-recognised company in the aviation sector.

5. Er bestaat geen enkele historische baan of procedure, er bestaat echter wel een geluidscorridor, een non-aedificandi zone in het verlengde van banen 25R/L richting het oosten [eigen onderlijning; nvdr: dat is de 5 km brede strook over het grondgebied van Kortenberg (incl. Erps-Kwerps), Steenokkerzeel, Kampenhout, Herent (incl. Veltem-Beisem en Winksele), Leuven (incl. Wilsele en Wijgmaal), Haacht (incl. Tildonk) en Rotselaar (incl. Werchter)].
6. Het doel van Leuven Rechtdoor is het vermijden van de concentratie van de overvluchten rond het bakken van Huldenberg, het gebied dat overvlogen wordt door 07/19/25R.
7. Het 07R-geschil komt voort uit het plotseling en verplicht gebruik van baan 07R voor opstijgingen in de nacht, gedurende 3 nachten per week sinds het Anciaux-plan. [nvdr: Tegelijkertijd werd in de periode 2000-2004 de decenniaoude windnorm en haar interpretatie structureel gewijzigd zodat er sindsdien significant meer in de omgekeerde richting van baan 25 wordt opgestegen, d.i. baan 07 naar Leuven i.p.v. baan 25 naar Brussel.]
8. Als Quick Wins stellen wij voor om de waarde van de gemiddelde en maximale windsnelheid en windstoten beter te definiëren, wat het gebruik van baan 07 met 50% zou verminderen [eigen onderlijning].
9. Wanneer er weergekeerd wordt op banen 25 levert dit helemaal geen concentratie in het noorden op, aangezien de bocht naar links naar het oosten de meest gebruikte procedure is [nvdr: voor opstijgende vliegtuigen vanaf de banen 25, zoals decennialang vóór het jaar 2000].
10. Banen 25 zijn het langst en best uitgerust, juist om het meeste verkeer op te vangen met het oog op optimale operationele capaciteit [nvdr: de banen 25 zijn de twee parallelle banen gebruikt in de zogenaamde west-configuratie, waarbij richting Brussel wordt opgestegen en er vanuit de Leuvense regio wordt geland in de decenniaoude geluidscorridor (zie punt 5 van de Ombudsman hierboven)].
11. De windnorm is soms 7, 8 of 10 knopen, wat dus geen veiligheidsprobleem vormt [eigen onderlijning; nvdr: hoe hoger de windnorm op de preferente banen 25, hoe minder gebruik van de startbanen 07 en van de vertrekroute Leuven 07-Rechtdoor].
12. De huidige windnorm is 7 knopen en helemaal geen 5 + 2 knopen.
13. De opstijgprocedures 07 vóór 1972 en in de nacht tussen 2002 en 2004 zijn ongeveer identiek aan de huidige Rechtdoor-procedure [eigen onderlijning; nvdr: de Leuven 07-Rechtdoor is inderdaad geen nieuwe procedure en herstelt bovendien de historische geluidbelasting in de Leuvense regio, zoals uiteengezet in het bericht van WerkGroepLeuven hieronder].
14. De Ombudsdienst zorgde ervoor dat de vertrekken 01 en 07 in 2005 een koerscorrectie maakten, om zo de directe overvluchten van dorpen te voorkomen [nvdr: deze koerscorrectie werd behouden in de Leuven 07-rechtdoor].
15. De Ombudsdienst heeft geen enkel belang in dit dossier en er is geen sprake van belangenconflicten; het is gewoon absurd en zelfs laster om te beweren dat ook Graven overvlogen moet worden.

We betreuren ten zeerste al deze misplaatste toespelingen en alle negatieve en onjuiste opmerkingen. Wij zijn echte deskundigen die al meer dan 18 jaar aanwezig zijn. We kennen ons vak, beheersen de

wetgeving en zorgen er voor om goede, correcte en transparante informatie te verspreiden. »; *aldus de Ombudsman*.

In een bijkomend bericht veegt de Ombudsman ook de zogenaamde “no-fly-zone” in de Leuvense westrand van tafel: we vergelijken gemeenten uit de Leuvense westrand met die uit de Noordrand, telkens op ongeveer dezelfde afstand van de luchthaven en symmetrisch ervan gelegen: cijfers van de Ombudsman voor 2017 en 2018:

- 12 247 en 13 444 vluchten over Bertem/Oud-Heverlee (westrand Leuven) versus 6 132 en 4 598 vluchten over Meise (Noordrand)
- 76 747 en 78 009 vluchten over Herent (westrand Leuven) versus 24 634 en 21 727 vluchten over Grimbergen (Noordrand)

## EVALUATIE VAN DE LEUVEN 07-RECHTDOOR DOOR SKEYES, ALIAS BELGOCONTROL

1. Het Skeyes/Belgocontrol-rapport besluit dat de capaciteit van de luchthaven niet is vermindert ingevolge de invoering van de vliegroute ‘Leuven 07-Rechtdoor’: « *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* » (citaat op p. 1), en « *No airport capacity impact has resulted from the modified departure routes* » (citaat op p. 13).
2. De vliegroute ‘Leuven 07-Rechtdoor’ is niet onveilig verklaard in het Skeyes-rapport. [*nvdr: uiteraard, zo niet zou deze vliegprocedure niet mogen worden ingevoerd*].

## BERICHT VAN WERKGROEPLEUVEN VAN 30 NOVEMBER 2019

WerkGroepleuven is een groep van experts m.b.t. luchtvaart en geluidbelasting.

1. Op vraag van Brussel en de Noordrand werd de decenniaoude windnorm op de startbanen 25 gewijzigd in 2000-2004 zodat er significant meer richting Leuven moet worden opgestegen.
2. Tegelijkertijd werden de vertrekvluchten met zuid-bestemming (via baken CIV) bij vertrek van de startbanen 07 naar de Leuvense regio omgebogen (bocht naar rechts), in plaats van de normale route over de Noordrand (bocht naar links).
3. Door de nieuwe windnorm moet er significant meer worden geland over dicht-bewoonde zones in de Oostrand (ook, maar in veel mindere mate, over het dichtbevolkte Brussel), waardoor een significant hoger risico ontstaat met betrekking tot het aantal slachtoffers op de grond (procentueel meer kans op vliegtuigcrashes bij nadering, d.i. de fase juist vóór landing, dan bij initiële klim). Dit ernstig risico werd en wordt genegeerd in de motivatie van de Overheid.
4. In het verlengde van de startbanen 07 ligt de decenniaoude, 5 km brede en 20 km lange, geluidscorridor (cf. punt 5 Ombudsman), d.i. de landingsstrook voor de twee parallelle banen 25, thans ook tegelijk de vertrekstrook voor de Leuven 07-Rechtdoor.

5. In deze geluidscorridor, ten noordoosten van Leuven bedraagt het procentueel aandeel vliegverkeer nu gemiddeld 92%, wat precies gelijk is aan het aandeel van vóór het jaar 2000 (d.i. van vóór de structurele wijziging van de windnorm). Thans bestaat dit aandeel uit gemiddeld 82% dalende vluchten en 10% stijgende, terwijl dit voorheen uitsluitend dalend verkeer betrof (92%). Vliegtuigen dalen of stijgen in deze corridor als communicerende vaten, in functie van de windnorm.
6. Door toepassing van de Leuven 07-Rechtdoor vliegt het vertrekkend verkeer nu door deze historische geluidscorridor (cf. vonnis Rechtbank en punt 5 Ombudsman). De stijging van het termijn-gemiddelde van de geluidbelasting bedraagt door de Leuven 07-Rechtdoor slechts 1dB in Tildonk (Haacht) en Rotselaar, op een totaal van 50 à 55dB (Lden).
7. De geluidbelasting is er dus hoofdzakelijk het gevolg van het dalend luchtverkeer, onvermijdelijk ten gevolge van de dominante zuidwestenwinden. De 07-geluidcorridor is een conditio sine qua non voor behoud van de luchthaven.
8. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO 2018<sup>4</sup>) legt een maximum van 45 Lden op als “sterk aanbevolen” grens voor de woongebieden. Boven deze grens is de schade epidemiologisch bewezen, zoals leerstoornissen bij kinderen door daglawaai en cardiovasculaire aandoeningen door dag- en nachtlawaai vanwege vliegverkeer. De 07-geluidscorridor is bijgevolg ongezond om wonen, met of zonder de Leuven 07-Rechtdoor. Dit is geen nieuw probleem van volksgezondheid, wat nochtans hardnekkig gesuggereerd wordt.
9. Bewezen is ook dat spreiding van het aantal vluchten boven deze gezondheidsgrens van Lden 45, het aantal slachtoffers doet stijgen. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) beveelt daarom ten stelligste aan om NIET te spreiden, maar om het geluid te verminderen (WHO 2018).
10. Bovendien, de Europese Verordening 598/2014 verplicht de lidstaten tot ruimtelijke ordening, als onderdeel van de “Evenwichtige Aanpak”.
11. De kern van het verzet tegen de Leuven 07-Rechtdoor vertrekroute bevindt zich in de woonzones in de decenniaoude geluidscorridor, nl. op het grondgebied van Tildonk, waar verkaveld en gebouwd werd sinds de jaren 90. Dit was duidelijk in overtreding met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat voorzag in het niet verder ontwikkelen van de woonfunctie in deze geluidscorridor. Bovendien, het procentueel aandeel van het vliegverkeer (incl. Leuven 07-Rechtdoor) alsook het aantal vluchten is er nu even groot als tijdens de verkavelingsroes; het termijn-gemiddelde van de geluidbelasting (incl. Leuven 07-Rechtdoor) is er thans echter lager dan toen er verkaveld werd, een gevolg van de minder lawaaierige vliegtuigen.
12. Het (soms) overvliegen van Leuven en Kessel-lo door vertrekkende vliegtuigen is (quasi uitsluitend) het gevolg van het vroegtijdig en incorrect verlaten van de vastgelegde Leuven 07-Rechtdoor route. Dit kan worden verholpen door het invoeren van way-points, zoals trouwens op de meeste andere vertrekroutes al werd ingevoerd, en door een streng toezicht op de strikte naleving van de vertreprocedure.

---

<sup>4</sup> WHO: World Health Organization: <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2018/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>

## ARL BESLUIT

Dit is een fundamenteel probleem van volksgezondheid en niet van “lasten”. Tegen het vonnis in van de rechtbank, tegen de richtlijnen in van de Wereldgezondheidsorganisatie, tegen de Europese Verordening in, tegen het respect voor de woonstkeuze in van mensen die bewust kozen om niet onder het ongezond geraas van vliegverkeer te wonen, eisen sommigen dat men terug het opstijgend luchtverkeer op lage hoogte over de dorpscentra en woonwijken van de Leuvense agglomeratie en de Leuvense westrand zou sturen, weg uit de decenniaoude geluidscorridor. Onder de mom van “eerlijke spreiding” zou dat een geweldig cadeau zijn voor de grondspeculanten die de geluidcorridor in de Leuvense regio verder willen verkavelen, in navolging van de verkavelingsroes uit de jaren negentig die onder meer in Haacht en Rotselaar woedde. Dit terwijl de gemeenten ten westen van Leuven, zoals Kortenberg en Herent, maar ook Leuven zelf de geluidcorridor grotendeels intact groen lieten. Zal ook hier wanbeleid in de plaats komen van goed bestuur? Zal grondspeculatie in de Leuvense regio beloond worden onder de mom van verdeling van lasten, of krijgt men er een beleid van volksgezondheid?

Alliantie Regio Leuven, 2019-12-11

Contact en Informatie: [www.alliantieregioleuven.be](http://www.alliantieregioleuven.be)

Labels: luchthavendossier, vliegverkeer, luchthaven Zaventem, Brussels Airport, ruimtelijke ordening, vliegroute, geluidsnormen, windnorm, CO<sub>2</sub>, ultrafijn stof, Ombudsman, WerkGroepLeuven