

Over de ontwerpresolutie 55K3206 tot schorsing van de Leuven Rechtdoor

In maart 2023 werd een voorstel van resolutie ‘betreffende een terugkeer naar een evenwichtig luchtverkeer boven Oost-Vlaams-Brabant’ ingediend. Als inwoners van Leuven-west zijn we geschokt eens te meer te moeten vaststellen hoe sommige politici op basis van halve waarheden de toekomst van de luchthaven willen ondermijnen.

De eis van deze resolutie werd 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.

Bij aanneming van deze resolutie worden de gemeenten gestraft die de lawaaicorridors 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 lawaaicorridors, terwijl men de bewoners begunstigt die opteerden voor de weliswaar weidse, uitgestrekte en groene zone in de lawaaicorridors, 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”.

Zo is er 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 lawaaicorridor 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.

De lawaaicorridor (ten oosten van de luchthaven) is een mooie groene zone van 7 km breed, die zich uitstrekt over 25 km vanaf de luchthaven tot diep in Rotselaar. Vastgoedpromotoren willen deze maar al te graag ontwikkelen. Bij aanneming van de resolutie zal de decenniaoude lawaaicorridor er inderdaad rustig bij liggen bij oostenwind, i.e. meestal bij mooi weer. Dit betekent wel dat de lucratieve bouwhandel met nog meer kracht kan hernomen worden, ... vóór de geplande bouwstop definitief wordt. Onder meer in Haacht en Rotselaar waren ze zo al goed aan de slag.

Toch even een kleine opfrissing. Sinds het jaar 1958, waarin de parallelle baan 25L/07R in gebruik werd genomen, is deze corridor quasi permanent overvlogen geweest, behalve in de periode 2004-2014. In deze korte periode, en telkens bij mooi weer (oostenwind), stuurde men het vliegverkeer op lage hoogte over de dorpscentra en dichtbevolkte woongebieden ten westen van Leuven-centrum. Hierdoor werden er alle geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie overschreden. Deze gebieden hadden zich nochtans correct ontwikkeld buiten de lawaaicorridor. Bovendien werd de concentratie van geluidbelasting en frequentie in de Huldenberg-zone nog verergerd terwijl deze niet eens in het verlengde van de banen ligt.

Die wijziging werd veroorzaakt, ten eerste, doordat de decenniaoude windnorm werd gewijzigd met significant meer vertrekken op de parallelle banen 07 (gepaard gaande, als communicerende vaten, met evenveel minder aankomsten op de parallelle banen 25), en, ten tweede, doordat onder meer de loop van de tot dan toe amper (1.5%) gebruikte Leuven-west vertrekroute stoemelings 4 km oostwaarts werd opgeschoven. Vliegtuigen verlieten de quasi onbewoonde velden, bossen en akkers van de voorbestemde en vrijgehouden lawaaicorridor om vervolgens de bewoners te treffen die zich hadden gevestigd buiten de lawaaizone. Zo ontstond er plots een totaal nieuwe lawaaicorridor in de westrand van Leuven.

Met de Leuven Rechtdoor plaatste men 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, 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.

Ondertussen weten we bovendien dat als gevolg van de dominante zuidwestenwinden, deze lawaaicorridor 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 ongeborn 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 aanliegcorridor. Deze lawaaicorridor 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 lawaaicorridor 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 landingscorridor ook hergebruikt voor het opstijgend verkeer wanneer de wind uit de andere richting waait.

De vele voorwendselen die de tegenstanders van de Leuven Rechtdoor nu al jaren verspreiden, waaronder degenen die opgenomen zijn in de resolutie, werden echter verworpen door de Rechtbank in haar vonnis van april 2016, waarbij de Rechter de Leuven 07-Rechtdoor 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](#).

Met deze resolutie dwarsbomen de indieners eveneens de Staten-Generaal 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.

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 Rechtbank nog beter haar werk kan doen ter bescherming van de burgers.

Alliantie Regio Leuven, 26 maart 2023 – Contact: alliantieregioleuven@gmail.com