

Het memorandum van Leuven West (Werkgroep Leuven) gepubliceerd in 2011 en dat de Leuven Rechtdoor route verdedigde, bleek achteraf volledig op los zand gebouwd te zijn.

De WerkGroep Leuven (WGL) gaf de aanzet gaf voor het uittekenen van een nieuwe vliegroute Leuven Rechtdoor (LR). Deze titel 'werkgroep' klinkt gewichtig maar in feite is WGL slechts één enkele persoon (die ook de reactie op de brief van de burgemeesters schreef) die woont vlak onder de Leuven West (LW) route. Werk Groep Leuven wordt gesteund door Alliantie Regio Leuven, een groep bewoners uit dezelfde zone in de Leuven West zone nl. Herent zuid, Bertem en Oud-Heverlee, en met volledig overlappende belangen. Uiteraard is het doel van deze groep bewoners, om alle vliegtuigen boven hun huizen weg te krijgen en zijn daar tot heden ook in geslaagd. De voorstellen van WGL uit 2011, en de reactie vandaag, zijn ook in dit perspectief opgesteld en allerminst objectief en wetenschappelijk (vandaar wellicht de telkens prominent herhaalde 'mission statement' op de publicaties van WGL dat het onafhankelijk is) . Zo goed als alle alinea's in dit memorandum bevatten groteske leugens en valse beloftes. Dit kan nu ook aan de hand van de beschikbare analyses na de invoering van LR bewezen worden. In onderstaand kader confronteren we de beweringen en beloftes in dit memorandum met deze feiten.

***Als het toenmalige memorandum compleet op los zand te zijn gebouwd volledig in het eigenbelang van de gemeenten ten westen van Leuven, dan is de motivatie achter de huidige reactie duidelijk. De bewoners onder Leuven Rechtdoor daarentegen (de stad Leuven en aanliggende gemeenten) zijn niet tegen de luchthaven en aanvaarden om hun deel te doen, maar vragen dat andere historisch overvlogen regio's zoals de zone ten Westen van Leuven dat ook doen, zodat het voor iedereen draagbaar blijft. De Balanced Approach zoals in de Europese Richtlijn 2002/30, nu Europese Vliegwet 598/2014 beschreven wordt, kiest ook helemaal niet tussen concentratie of verdeling van vliegtuigen, aangezien de situatie ivm ruimtelijke ordening rond iedere luchthaven anders is. Zoals in het recente objectieve ENVISA rapport wordt weergegeven, wordt in de situatie van Brussels Airport zelfs een billijke verdeling over alle overvlogen zones aangeraden als enige duurzame oplossing die tot een goed evenwicht tussen de luchthaven en de bewoners kan leiden, naast kleinere begeleidende maatregelen zoals stillere vliegtuigen, speciale vluchtprocedures en een uitbreiding van het nachtslot.***

***Wat ons het meest stoort, is dat er door het invoeren van de Leuven Rechtdoor route, een de facto veel minder veilige vliegroute werd ingevoerd, alleen door afspraken in politieke achterkamertjes en om een zich geprivilegieerd wanende regio te ontzien van alle hinder. Dat Skeyes en de nationale beleidsmakers hier blijven in meegaan, stemt tot verwondering en te verwachten problemen met de Leuven Rechtdoor route zijn dan ook hun verantwoordelijkheid.***

## Analyse van Memorandum WerkGroepLeuven (06-05-2011)

Zo goed als alle alinea's in dit memorandum zijn foutief. We hebben in dit kader niet de ruimte exhaustief te zijn en beperken ons zodoende tot de alinea's onder de hoofding 'Oplossing voor de Leuvense regio: 07-rechtdoor' (alinea's 12 tot en met 20).

**Alinea 12: "de nieuwe route betekent winst voor bevolking, vliegtuigoperatoren, ruimtelijke ordening en milieu."**

### Winst voor de bevolking:

Op initiatief van het "neutrale" WGL en op kosten van de Vlaamse Regering werd voorafgaand aan de invoering van LR een impactstudie uitgevoerd aan de hand van verschillende scenario's die door hen werden aangereikt. Ondanks het partijdige karakter van de opzet van deze studie, kwam de KU Leuven niettemin tot de conclusie dat de invoering van een nieuwe LR route het aantal getroffen inwoners aanzienlijk deed toenemen in plaats van afnemen. Daar komt nog bij dat de impactstudie ervan uitging dat alle opstijgende vliegtuigen richting het bakken van Chièvres (CIV, goed voor 30% van het aantal vliegtuigen op de route LR) niet de vliegroute LR volgen, maar na het opstijgen een linkse bocht nemen. Desondanks was het aantal gehinderden ook zonder dit grote aandeel van het vliegverkeer volgens het model toch nog groter dan in de oorspronkelijke route LW. Dit belet WGL niet om onder alinea 18 in volledige tegenspraak met deze wetenschappelijke studie te stellen dat "gedetailleerde geluidsimpactstudies bevestigen dat iedereen in de Leuvense regio zal winnen".

Na de invoering van LR is een tijdelijk meetstation geplaatst te Tildonk waaruit duidelijk bleek dat de geluidshinder aanzienlijk was toegenomen en bovendien dat ook de rustdagen die voor invoering van LR aanwezig waren, verdwenen. Minister Schauvliege vatte de resultaten van de metingen van het meetstation op 9 december 2014 in de commissie als volgt samen: de opstijgingen zijn gemiddeld meer dan 5 decibel luider dan die bij landingen en het vliegverkeer is hier ook onafgebroken aanwezig geworden (zie bijlage 1).

### Winst voor de vliegtuigoperatoren:

Reeds voor de invoering van LR verwittigde de vakbond ACV-Transcom al in een persbericht dat het plan om LR in te voeren "de stress op de verkeersleiders nodeloos wordt opgevoerd. De risico's op incidenten worden opgedreven omwille van politieke spelletjes welke onze luchtverkeersleiders en piloten verplicht moeten uitvoeren."

Deze voorspellingen bleken volledig terecht. Het evaluatierapport van Belgocontrol over LR dat in navolging van het federale regeerakkoord van 2014 werd opgemaakt (nu Skeyes) concludeert onomwonden dat de complexiteit voor de verkeersleiders is toegenomen. *The new routes increase considerably the air traffic management complexity by multiplying the interactions between traffic flows and by the use of non-standard working methods. The number of coordination and the workload of air traffic controllers is globally increased compared to the previous situation.* (Belgocontrol, Evaluation of EBBR SID 25R NW and "07 Rechtdoor", p.1).

### Winst voor milieu:

ACV-Transcom waarschuwde reeds op voorhand voor de bijkomende milieubelasting door LR. Ook het evaluatierapport van Belgocontrol (Skeyes) wijst uitdrukkelijk op het toegenomen aantal kilometers waarbij vliegtuigen hun klim moeten onderbreken (50.051 km / jaar, pagina 17). Bovendien dienen de vliegtuigen een omweg te maken om hun bestemming te bereiken (75.458 km/jaar, pagina 18). Beide zorgen voor meer verbruik van brandstof en uitstoot van schadelijke stoffen.

***Alinea 13: LR heeft geen nadelige impact op andere regio's.***

Zoals door het tijdelijke meetstation in Tildonk werd vastgesteld en door Minister Schauvliege gerapporteerd (bijlage 1) wordt de "geluidshinder ten zuiden en westen van Leuven verplaatst naar zones ten noorden en oosten van Leuven. Het gaat om bebouwde kernen, Tildonk, Wijgmaal en Rotselaar, waar het landend verkeer bij hoofdbaangebruik aanwezig is, maar die nu bijkomend geconfronteerd worden met opstijgingen onder alternatief baangebruik".

***Alinea 14: Ten oosten van Leuven zal het vertrekkend vliegverkeer 10.000 ft hoog vliegen.***

Dit is onmogelijk, gezien de vliegtuigen ten oosten van Leuven hun klim moeten onderbreken en op maximaal 8000 voet moeten blijven (Belgocontrol paragraaf 6.3.2, p.16) teneinde conflict met het landend vliegverkeer op 9.000 ft te vermijden.

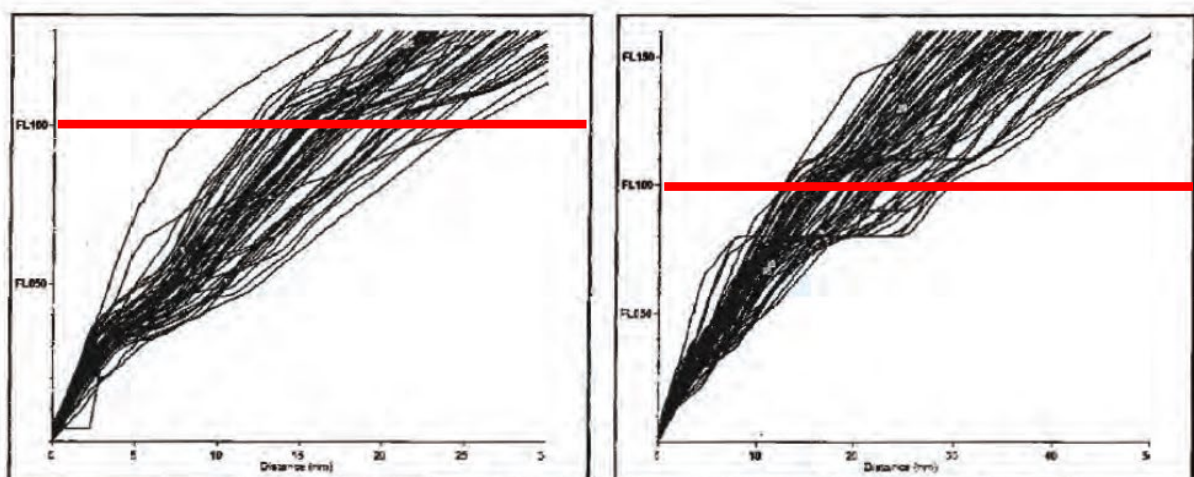
*Alinea 15: Met LR zal het landend verkeer niet meer in een lawaaierige 'leveled flight' zitten maar in een quasi onhoorbare glijvlucht.*

In realiteit behouden de landende vliegtuigen boven de Leuvense regio hun leveled flight op 9000 ft. Pas na het overschrijden van de Leuvense regio wordt de daling ingezet.

***Alinea 16: Bij het verlaten van de LR-corridor kan gespreid worden, maar dat is dan op hoge hoogte.***

"Hoge hoogte" is een rekbaar begrip. Maar zoals onder alinea 14 hierboven vermeld moeten vliegtuigen in elk geval onder 8.000 ft blijven bij het verlaten van de LR corridor. In de praktijk verlaten veel vliegtuigen de corridor reeds op 5.000 ft zoals ook mag blijken uit de radartracks op p.6.

In elk geval winnen de vliegtuigen veel minder hoogte bij opstijgen in LR vergeleken met LW (zie onderstaande figuur. Belgocontrol, p.17).



**Figure 4: Vertical profile - example: CIV5J (left) – CIV6J (right)**

Bij gebruik van LW (linkergrafiek) bereiken de geanalyseerde vliegtuigen een hoogte van 10.000 voet vanaf 7 km tot maximaal 25 km van de startbaan. Bij het volgen van LR (rechtergrafiek) bereiken de

vliegtuigen een hoogte van 10.000 voet vanaf 12 km tot maximaal 30 km van de startbaan. De voortdurende beloftes in dit memorandum van de WerkGroepLeuven inzake de hogere hoogtes van de vliegtuigen in LR zijn dan ook volkomen verkeerd.

***Alinea 17: De route LR leidt amper tot tijdverlies (minder dan 1 minuut) wat goed gecompenseerd wordt door een milieuvriendelijke opstijging.***

Onder alinea 12 hebben we al gewezen op de bijkomende milieubelasting door LR. Er is dus geen sprake van compensatie, wel integendeel. Zeker is wel dat er extra kilometers zijn en dus ook tijdverlies.

***Alinea 18: De LR corridor zal terug gebruikt worden zoals decennialang in het verleden.***

Er zijn uiteraard altijd opstijgingen geweest vanop banen 07 (vroeger 08) richting het oosten, maar deze volgden niet de LR route. LR is een volledig nieuwe vliegroute die nooit eerder werd gebruikt.

***Alinea 19: Ook het milieu en de vliegtuigoperatoren winnen.***

Herhaling van de beweringen onder alinea 12 die daar reeds werden weerlegd.

***Alinea 20: LR is realiseerbaar binnen de normen qua veiligheid en zonder vermindering van de capaciteit.***

De conclusie van het Belgocontrol evaluatierapport is volledig tegengesteld aan deze bewering. Met name dat de complexiteit van het luchtverkeer door LR aanzienlijk is toegenomen, door meer interacties tussen verkeersstromen en het gebruik van niet-standaard werkmethodes. Deze vergen meer coördinerende taken van de luchtverkeersleiders waarbij het werkvolume is toegenomen in vergelijking met de LW route (Belgocontrol, p.1).

Wat de capaciteit van de luchthaven betreft wijst het evaluatierapport er op (zie paragraaf 6.5, p.13) dat het behoud van de capaciteit van de luchthaven door de invoering van LR enkel mogelijk is geworden door een grotere complexiteit voor de taken van de luchtverkeersleiders.

**Samengevat: de herhaalde beweringen van de WerkGroep Leuven over de impact voor de bevolking, de vliegtuigoperatoren en het milieu zijn alle volledig fout gebleken door de gerapporteerde feiten na de invoering van LR. Zelfs indien men niet wil aannemen dat deze WGL partijdig is, dan nog blijkt uit deze analyse dat er geen expertise aanwezig is. Alle voorspellingen met betrekking tot LR zijn volledig verkeerd. Het is dan ook onvoorstelbaar dat WGL na dit debacle opnieuw is aangesteld als onafhankelijk expert in het overlegplatform dat momenteel gaande is op initiatief van Minister Gilkinet. Een aanwezigheid die het welslagen van dit overlegplatform ernstig hypothekeert.**

***Bijlage 1: toelichting van minister Schauvliege op 9 december 2014 bij de resultaten in de meetstation te Tildonk en Bertem in de commissie voor leefmilieu, natuur, ruimtelijke ordening, energie en dierenwelzijn.***

Het departement LNE heeft inmiddels een tijdelijk meetpunt in Tildonk, Haacht, ingericht ter evaluatie van de nieuwe situatie. De eerste resultaten, die geraadpleegd kunnen worden op de website van LNE, wijzen erop dat de impact van individuele opstijgingen, beoordeeld als individuele geluidspieken, beduidend hoger is dan die van de landingen. De geregistreerde maximale geluidsdrumniveaus bij opstijgingen zijn gemiddeld meer dan 5 decibel luider dan de gemiddelde maximale geluidsdrumniveaus die bij landingen worden geregistreerd.

(...)

Door deze aanpassing in de vertrekprocedure van baan 07R en 07L wordt de geluidshinder ten zuiden en westen van Leuven verplaatst naar zones ten noorden en oosten van Leuven. Het gaat om bebouwde kernen, Tildonk, Wijgmaal en Rotselaar, waar het landend verkeer bij hoofdbaangebruik aanwezig is in het algemene geluidsbeeld, zij het op enige afstand, maar die nu bijkomend geconfronteerd worden met opstijgingen onder alternatief baangebruik. Het vliegverkeer is hier dan ook onafgebroken aanwezig.

(...)

Als gevolg van de invoering van de nieuwe route Leuven rechtdoor is de geluidimmissie in het LNE-meetstation NMT 48 te Bertem, gelegen onder de oorspronkelijke vliegroutes van baan 07R en 07L, zeer sterk afgenomen. Het aantal vluchtgecorrleerde registraties is er herleid tot een onbeduidend aantal.