

# Terug naar een billijke spreiding

augustus 2014

*Memorandum Werkgroep Leuven Rechtdoor*



<https://www.facebook.com/pages/Leuven-Rechtdoor/1406750216274786e>



Klein Eikeblok 36, 3150 Tildonk



016603861



[www.leuvenrechtdoor.be](http://www.leuvenrechtdoor.be)



[leuvenrechtdoor@gmail.com](mailto:leuvenrechtdoor@gmail.com)



[@leuvenrechtdoor](https://twitter.com/leuvenrechtdoor)

---

## Inhoud

Vaststellingen .....	1
Leuven Rechtdoor is superconcentratie .....	4
Leuven Rechtdoor is onrechtvaardig .....	8
Leuven Rechtdoor is in strijd met het luchthavenakkoord en met goed bestuur .....	11
Conclusie: terug naar een billijke spreiding.....	15
Contactinformatie .....	17
Bijlage: figuren 1 - 8.....	18

## Vaststellingen

---

### 1. Start- / landingsbanen

Brussels airport telt **drie banen** die in principe elk als landings- en als startbaan gebruikt kunnen worden ([Figuur 1](#)). Naargelang de landing of het vertrek op de baan worden deze genoemd naar hun richting in functie van de magnetische pool (01 versus 19; twee parallelle banen 25 versus 07 met L of R in functie van de richting die gevlogen wordt

### 2. Preferentieel baangebruik

Ingevolge het **preferentieel baangebruik** ([Tabel 1](#)) worden baan 25L en 25R door vliegtuigen intensief gebruikt voor het landen op Zaventem. Gedurende 2013 landden:

- 51.710 vliegtuigen op baan 25L (48,1% van alle landingen)
- 23.912 vliegtuigen op baan 25R (21,5% van alle landingen)

Dit betekent dat jaarlijks 70% van alle landingen de gemeenten overvliegen in het verlengde van de banen 25 (blauwe pijlen op [Figuur 1](#)).

### 3. Deviaties

Bij wind uit NO-richtingen wordt het preferentiële baangebruik verlaten ten voordele van een '**deviatie 01/07**' (dit betekent landen op baan 01 en vertrekken op banen 07). Deze wordt ingesteld bij een overschrijding van de rugwind met 7 knopen, inclusief rukwinden en met een buffer van 2 knopen inbegrepen. Concreet wordt enkel bij een erg zwakke wind het preferentiële baangebruik aangehouden. Hoewel de overheersende windrichting op de luchthaven ZW is, komt een windrichting uit Noord tot Oost gedurende 24% van de tijd voor ([Figuur 2](#)). Dit resulteert in een aanzienlijk aantal vertrekkende vliegtuigen op banen 07R en 07L. Gedurende 2013 vertrokken:

- 2023 vliegtuigen op baan 07L (1,8% van alle vertrekken)
- 23030 vliegtuigen op baan 07R (21,5% van alle vertrekken)

Dit betekent dat voor bijna een kwart van de vertrekkende vliegtuigen het preferentiële baangebruik niet gevolgd wordt en vanop banen 07 wordt opgestegen

### 4. Rustperiodes

Wanneer wordt vertrokken vanop banen 07 krijgen de gemeenten in de regio 'Leuven Rechtdoor' (blauwe zone in [Figuur 1](#)) **volledige rust**. Dalende vliegtuigen gebruiken in dit

geval voornamelijk baan 01. Stijgende vliegtuigen nemen kort na opstijgen een bocht naar links (voor bestemming in het N of W) of naar rechts (voor bestemmingen van NO tot ZW) en overvliegen in dit laatste geval regio 'Leuven West' (gele zone in [Figuur 1](#)). Bij vertrek van banen 07 bereiken de vliegtuigen de regio 'Leuven Rechtdoor' niet. Dit betekent voor de regio 'Leuven Rechtdoor' ca. 25% van de dagen met weinig of helemaal géén vliegtuiglawaai<sup>1</sup>.

## 5. Goede verstandhouding

In het laatst beschikbare **jaarrapport van de ombudsdienst** van de luchthaven wordt een overzicht geboden van het bijna duizend verschillende klagers die een individuele klacht bij de ombudsdienst indienden. Méér dan honderd gemeenten worden in de tabel opgesomd met hun respectievelijke aantal klagers. In de regio Leuven Rechtdoor is er vanuit de betrokken gemeenten maar één enkele klacht: Buken 0; Wijgmaal 0; Haacht 0; Tildonk 0; Wespelaar 0; Rotselaar 0; Wezemaal 0; Werchter 0; Holsbeek 0; Kortrijk-Dutssel 0; Sint-Pieters-Rode 1; Nieuwrode 0; Tielt-Winge 0; Winge 0; Houwaart 0; Meensel-Kiezegem 0; Sint-Joris-Winge 0; Lubbeek 0; Pellenberg 0; Binkom 0; Linden 0. Nochtans wordt de regio met gemiddeld 250 landingen per dag heel frequent overvlogen. Toch maken de bewoners hiervan geen probleem: ze weten dat hun gemeente sinds decennia druk overvlogen wordt maar zijn bereid deze hinder op zich te nemen om in goede verstandhouding de economische ontwikkeling van de luchthaven alle kansen te geven

## 6. Belangrijke economische groeipool

Brussels airport is een **belangrijke economische groeipool** voor België, Vlaanderen en Vlaams-Brabant in het bijzonder. De luchthaven stelt 20.000 mensen te werk in zeer diverse jobs. Daar kan je nog de ca. 25000 indirecte jobs aan toevoegen bij toeleverende bedrijven. Via Brussels airport is er verbinding met meer dan 200 bestemmingen, verzorgd door een 80-tal luchtvaartmaatschappijen. Bijna 20 miljoen passagiers maken er jaarlijks gebruik van. Voor een goede werking van de luchthaven is stabiliteit van groot belang. In een stabiele omgeving kan de luchthaven haar activiteiten verder ontwikkelen zonder voortdurend vanuit haar omgeving gecontesteerd te worden

---

<sup>1</sup> Voor 2013 ca. 100 dagen met minder dan 50 geluidsregistraties van 65 dB(A) of meer in meetpunt 16-2 te Veltem. Zie ook [Figuur 7](#): op sommige dagen zijn er nauwelijks geluidsregistraties.

*Leuven  
Rechtdoor  
verstoort het  
evenwicht en het  
goede  
nabuurship  
van de  
luchthaven en  
de omwonenden  
om politieke  
redenen*

## 7. Evenwichten grondig verstoord

Bovenstaande configuraties en evenwichten werden op 6 maart 2014 **grondig verstoord**. Op die datum werd de vliegroute 'Leuven Rechtdoor' van kracht. Het preferentiële baangebruik werd daarbij behouden, maar de vliegroute na het opstijgen vanop banen 07 werd ingrijpend gewijzigd. Vliegtuigen met bestemming de bakens LNO, SPI, SOPOK, PITES, ROUSY of CIV (Figuur 8: ca. 75% van het totaal aantal vertrekken) vliegen 8 nautische mijlen (=15km) rechtdoor vooraleer een bocht naar rechts te nemen. Figuur 1 stelt deze verandering aanschouwelijk voor. De radartracks van Figuur 3 bevestigen deze verandering. De verschuiving is totaal: in de gemeenten Bertem, Oud-Heverlee en Huldenberg van de regio 'Leuven West' is er geen enkel opstijgend vliegtuig meer vanaf banen 07.

## 8. Louter politieke beslissing

Het bestaande evenwicht en het goede nabuurship is moedwillig verstoord door politici ter wille van een regio 'Leuven West' die historisch altijd al een stijgroute heeft gekend. De reden voor de nieuwe vliegroute is immers van louter **politieke aard**. De volgende paragrafen tonen aan dat er geen enkele economische, ecologische, veiligheids- of technische reden van welke aard ook bestaat die deze nieuwe vliegroute rechtvaardigt. Sterker nog: de volgende paragrafen tonen aan dat deze nieuwe vliegroute volkomen in tegenspraak is met de beleidsakkoorden en de standpunten van de politieke partijen zelf, hoewel de route 'Leuven Rechtdoor' abusievelijk verondersteld wordt daaraan uitvoering te geven

---

## Leuven Rechtdoor is superconcentratie

---

### 9. Volledig nieuwe route

Eerder werd de regio 'Leuven Rechtdoor' niet systematisch geconfronteerd met stijgende vliegtuigen. Banen 07 werden ook in het verleden gebruikt om op te stijgen bij NO-wind, maar maakten kort na vertrek op 1700 voet een bocht linksaf of rechtsaf naargelang de bestemming. Toch wordt vaak gesuggereerd dat de route 'Leuven Rechtdoor' niets meer is dan een terugkeer naar vliegroutes die bestonden vanaf het ontstaan van de luchthaven tot een tiental jaren geleden. Tal van documenten<sup>2</sup> en politieke verklaringen<sup>3</sup> maken gewag van een 'historische corridor' waarbij de route 'Leuven Rechtdoor' gewoon een terugkeer is naar een historische route. Deze suggesties moeten voor eens en altijd ontkracht worden. Alle vertekrouten staan beschreven in de AIP (Aeronautical Information Publication) en voor 6 maart bestond de route 'Leuven Rechtdoor' niet. Anders was het voor Belgocontrol ook niet nodig geweest deze nieuwe route te ontwikkelen. [Figuur 6](#) uit de jaarlijkse KULEuven studies naar de geluidscontouren rond Brussels airport toont duidelijk aan dat ook al in de vorige eeuw het preferentiële routegebruik bij NO-winden via de route Leuven-West liep. De **vliegroute 'Leuven Rechtdoor' is dus volledig nieuw.**

### 10. Concentratie in het aandeel van de vliegbewegingen

De concentratie boven de regio 'Leuven Rechtdoor' door toedoen van de nieuwe vliegroute is ongezien rond de luchthaven. Geen enkele regio in het verlengde van de start- of landingsbanen heeft af te rekenen met een dergelijk hoog aandeel van de vliegtuigen ([Figuur 5](#)).

- *Dalende vliegtuigen:* in 2013 nam de regio Leuven Rechtdoor 70% van de dalende vliegtuigen voor haar rekening. Dit kan men ook merken aan de geluidsmetingen voor een 'typische maand' (in casu april 2013: [Figuur 7](#)) van het geluidsmmeetpunt te Veltem, gelegen onder aanvliegeroute 25L. De frequenties zijn met bijna dagelijks 200 of meer registraties >65dB(A) hoger dan gelijk welk ander meetpunt rond de luchthaven, met

---

<sup>2</sup> Zie bv. memorandum WerkGroepLeuven onder punt 1.

<sup>3</sup> Zie bv. verslag gemeenteraad

[http://leuven.raadsinformatie.be/vergadering/archief/40550/gemeenteraadszittingen\\_26-05-2014](http://leuven.raadsinformatie.be/vergadering/archief/40550/gemeenteraadszittingen_26-05-2014) of als audiofragment <https://www.dropbox.com/s/sy7x0070bwb2gwm/Devlies.mp3> (bij 58s. en 4m25s.)

uitzondering van Kortenberg dat onder dezelfde route ligt maar dichterbij de luchthaven.

- *Stijgende vliegtuigen*: in 2013 waren 23% van de vertrekkende vliegtuigen vanop banen 07, in hoofdzaak vanop 07R. De grote meerderheid van deze stijgende vliegtuigen volgt de route 'Leuven Rechtdoor' zodat verwacht mag worden dat ca. 15% van alle vertrekkende vliegtuigen de regio Leuven Rechtdoor aandoen.

Combineren we het aantal vertrekkende vliegtuigen met het aantal aankomsten, dan is er geen enkele regio rond de luchthaven die een dergelijk hoog aandeel van de vliegtuigen voor zijn rekening neemt. De gegevens van de eerste volledige maanden sinds de invoering van de route 'Leuven Rechtdoor' bevestigen dat deze concentratie blijft aanhouden.<sup>4</sup>

## 11. Concentratie op éénzelfde stijgroute

De **concentratie op één enkele stijgroute** in 'Leuven rechtdoor' is zeer uitgesproken in vergelijking met andere vertrekkende routes. Zo geldt voor de regio in het verlengde van startbaan 25R, dat de meeste stijgende vliegtuigen te verwerken krijgt, een onmiddellijke spreiding van de vliegroutes naargelang het bakken in liefst zeven stijgroutes (Figuur 8)<sup>5</sup>. Ook in de historische route 'Leuven West' was er een grotere spreiding met de route LNO-SPI versus ROUSSY-SOPOK-PITES-CIV op 5km na de startbaan, waarna deze laatste route zich voor het bakken van Huldenberg opnieuw splitst. Daarentegen blijven in de route 'Leuven Rechtdoor' alle vliegtuigen geconcentreerd op één enkele lijn tot boven Tielt-Winge; dat is op bijna 20 km na de startbaan.

## 12. Concentratie gedurende het ganse jaar

Bovendien geldt voor elke regio in het verlengde van een start- en landingsbaan dat ze periodes van rust kent. Zo heeft de druk overvlogen regio in het verlengde van baan 25R volledige rust bij NO-wind omdat landende vliegtuigen dan baan 01 gebruiken. Ook de regio 'Leuven Rechtdoor' kon voor 6 maart 2014 altijd genieten van rust bij NO-wind, dit is op ca.

---

<sup>4</sup> Het aandeel van banen 25 in het totaal aantal aankomende vliegtuigen: april 84%; mei 76%; juni 73% en juli 82%. Het aandeel van banen 07 in het totaal aantal vertrekkende vliegtuigen: april 13%; mei 22%; juni 25% en juli 16%. Schommelingen tussen maanden zijn voornamelijk te wijten aan positie van drukgebieden en daaruit voortvloeiende windrichtingen.

<sup>5</sup> Door de recente uitspraak van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg worden voor de toekomst voor sommige routes beperkingen opgelegd.

25% van de dagen. Na 6 maart 2014 is de regio 'Leuven Rechtdoor' de enige regio geworden rond Brussels Airport die altijd met vliegtuiglawaai geconfronteerd wordt. Ofwel met dalende vliegtuigen, ofwel met stijgende vliegtuigen, met uitzondering van exceptionele meteorologische condities.<sup>6</sup>

### 13. Superconcentratie

We kunnen dus spreken van een **ongeziene superconcentratie** van het vliegtuigverkeer boven de regio 'Leuven Rechtdoor' zowel in de frequentie van de lawaaihinder, in het gebrek aan uitwaaiing als in de duur daarvan doorheen het jaar. Deze cumulatieve concentratie teistert de leefbaarheid in de regio 'Leuven Rechtdoor'. En dit enkel en alleen om een regio 'Leuven West' te ontzien die amper 25% van de dagen met vliegtuiglawaai geconfronteerd werd en lange periodes van rust kende. Dit aandeel is nu tot 0% herleid

### 14. Geen correcte meting van de geluidshinder

De toename van de geluidshinder sinds 6 maart 2014 door route Leuven Rechtdoor kan **niet opgevolgd worden met het huidige geluidsmetnet** rond de luchthaven. Het vaste meetpunt 16-2 aan de Haachtstraat 105 te Veltem wordt beheerd door Brussels Airport Company met het doel het lawaai van de landende vliegtuigen op baan 25L te meten. Het is niet geschikt om het lawaai van het stijgend vliegverkeer op te volgen, om de doodeenvoudige reden dat de vertrekroute een lichte afwijking heeft ten opzichte van de landingsroute. Oorzaak hiervan is dat piloten bij het vertrek vanop baan 07R reeds op 700 voet een kleine zwenking richting 63° moeten maken (in plaats van 70° in het verlengde van de baan) om het centrum van Erps-Kwerps te ontwijken. Landend vliegverkeer vliegt daarentegen volledig in de as van de baan. Het gevolg is dat de route 'Leuven Rechtdoor' ter hoogte van het meetpunt te Veltem op zowat 500 meter ten N van het meetpunt voorbijkomt. Hierdoor lijkt het alsof het vertrekkend vliegverkeer maar even veel of zelfs minder lawaai overlast genereert dan het landend verkeer. Dit is uiteraard een foutieve conclusie<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Bij een bepaalde windrichting en op rustige ogenblikken kan een deviatie 19/19 worden ingesteld, dit betekent landen op baan 19 en vertrekken op baan 19, eventueel ook baan 25R. Dit komt echter weinig voor: zo was het gemiddeld aandeel landende vliegtuigen op baan 19 in de eerste vier maanden sinds de invoering van de route 'Leuven Rechtdoor' 1,3% van het totaal aantal landingen.

<sup>7</sup> Niettemin wordt in de 'interim-evaluatie' van de WerkGroepLeuven de geluidsmetingen van het meetpunt 16-02 te Veltem gebruikt om aan te tonen dat stijgende vliegtuigen minder lawaai maken dan dalende vliegtuigen. Objectieve gegevens worden hierbij misbruikt voor een onmogelijke conclusie.



*Leuven  
Rechtdoor is in  
volledige  
tegenspraak met  
het sinds vele  
jaren consistent  
aangehouden  
pleidooi van  
Vlaamse partijen  
voor een billijke  
spreiding van de  
geluidshinder.*

## 15. Tegenspraak met het pleidooi voor een 'billijke spreiding'

Deze superconcentratie is **geheel in tegenspraak met het standpunt van een 'eerlijke/billijke spreiding'** die de Vlaamse partijen voortdurend aanhalen. Nog in mei 2014 verklaarde minister-president Kris Peeters in een persbericht dat hij 'pleit voor een eerlijke spreiding van de hinder'<sup>8</sup>. Zeer recentelijk bevestigde de kersverse Vlaams minister Ben Weyts nogmaals het pleidooi voor een 'billijke spreiding van de vliegroutes'<sup>9</sup>. Ook andere Vlaamse partijen hebben zich in het luchthavendossier herhaaldelijk uitgesproken voor een eerlijke spreiding van de hinder. Althans tegenover de Franstaligen, want als het om Vlamingen gaat moeten we vaststellen dat men net het omgekeerde doet, namelijk het doorvoeren van een 'oneerlijke superconcentratie'. Wij roepen alle politici nadrukkelijk op een minimum aan geloofwaardigheid te behouden en gevolg te geven aan hun eigen discours door de vliegroute 'Leuven Rechtdoor' af te schaffen.

---

<sup>8</sup>[http://www.krispeeters.be/sites/krispeeters/files/persbericht\\_mp\\_kris\\_peeters\\_verschuiving\\_activiteiten\\_brussels\\_airport\\_voor\\_vlaanderen\\_volledig\\_uitgesloten.pdf](http://www.krispeeters.be/sites/krispeeters/files/persbericht_mp_kris_peeters_verschuiving_activiteiten_brussels_airport_voor_vlaanderen_volledig_uitgesloten.pdf)

<sup>9</sup>[http://www.standaard.be/cnt/dmf20140731\\_01199673](http://www.standaard.be/cnt/dmf20140731_01199673)

---

## Leuven Rechtdoor is onrechtvaardig

---

### 16. Ongelijke behandeling

Rechtvaardigheid houdt in dat het gelijke gelijk wordt behandeld, tenzij er een specifieke reden is om dat niet te doen. Als we mogen aannemen dat de inwoners in de regio 'Leuven Rechtdoor' gelijk zijn aan de inwoners van 'Leuven West', dan stelt zich de vraag waarom beide groepen zo ongelijk behandeld worden. Naast het landend vliegverkeer moeten de inwoners van de regio 'Leuven Rechtdoor' ook het vertrekkend vliegverkeer erbij nemen, zodat er geen enkele dag rust meer is. Dit terwijl de inwoners van de regio 'Leuven West' geen enkel vliegverkeer, noch dalend noch stijgend, voor hun rekening willen nemen. Waarop is deze **voorkeursbehandeling** gebaseerd?

### 17. Geen relevante ecologische redenen

Het kunnen geen **ecologische** redenen zijn. De vliegtuigen naar het bakken CIV moeten liefst 33 km omvliegen om hun bestemming te bereiken ([Figuur 1](#)) met meer brandstofverbruik en uitstoot van vervuilende stoffen tot gevolg. Ook vergt het onderbreken van de stijging om een conflict met het aankomend dalend verkeer op 9000 voet te vermijden een bijkomend vermogen om de stijging na de kruising te hernemen. Dit veroorzaakt meer brandstofverbruik en uitstoot van schadelijk stoffen.

### 18. Geen relevante redenen inzake geluidshinder (1)

Met betrekking tot de **geluidshinder** kunnen de vliegtuigen in de route 'Leuven Rechtdoor' moeilijker hoogte nemen in vergelijking met de route 'Leuven West'. In de praktijk bereiken de vliegtuigen in de route 'Leuven Rechtdoor' bij de bocht op 15 km na de start vanop 07R slechts 5500 tot 7000 voet, terwijl oorspronkelijk een hoogte van 10.000 voet was vooropgesteld. Bij warm weer en weinig tegenwind wordt door vele vliegtuigen zelfs geen 5500 voet gehaald. Bovendien kunnen de vliegtuigen in de route 'Leuven Rechtdoor' niet verder stijgen gezien ze ter hoogte van Sint-Joris-Winge onder het dalend vliegverkeer op 9000 voet vanuit het Oosten moeten blijven (roze pijl in [Figuur 1](#)). In de historische route 'Leuven West' waren de vliegtuigen niet gehinderd door aankomend dalend vliegverkeer en konden zodoende ongehinderd verder stijgen tot grote hoogte met minder geluidshinder voor de overvlogen gebieden tot gevolg

## 19. Geen relevante redenen inzake geluidshinder (2)

De **geluidshinder** was in de regio Leuven-West nooit sterk problematisch. Ondanks het meetstation 48 gelegen te Kouter 15 dat de gemeente Bertem heeft aangevraagd - en gekregen - om de geluidshinder aan te tonen, is de regio 'Leuven West' nooit weerhouden als gehinderde zone in de jaarlijkse KULEuven studies over de geluidscontouren rond Brussels airport. Het aantal 'gehinderden' in deze studies in Bertem is 0, in Oud-Heverlee 0; in Huldenberg 0. Wat Herent zelf betreft zijn er zowel minder gehinderden door de route 'Leuven Rechtdoor' maar tegelijk ook nieuwe gehinderden omdat de route nieuwe gebieden van Herent overvliegt. Ook bekeken vanuit de frequentie van de geluidsoverschrijdingen is de regio 'Leuven West' niet weerhouden als gehinderde zone binnen de geluidscontouren (Figuur 4). Dat is niet zo verwonderlijk gezien de regio slechts incidenteel bij NO-wind te maken kreeg met vliegtuiglawaai. Waarom dan de hinder in een minder belaste regio wegnemen en verplaatsen naar een al meer gehinderde regio 'Leuven Rechtdoor'?

## 20. Geen relevante redenen inzake ruimtelijke ordening

Het aantal **bewoners** dat onder de vliegroutes ligt kan evenmin een geldige reden zijn. De bevolkingsdichtheid in de regio 'Leuven West' is lager dan deze in de regio 'Leuven Rechtdoor'. Zowel voor als na de Mechelsesteenweg overvliegt de route 'Leuven Rechtdoor' meerdere nieuw getroffen dorpskernen. De ruimtelijke ordening is immers niet aangepast aan de nieuwe stijgroute, eenvoudig omdat er tot maart 2014 geen vliegtuigen opstegen boven deze regio. Bovendien ligt de startroute niet gelijk aan de landingsroute. Als gevolg van de lichte zwenking om Erps-Kwerps te vermijden (paragraaf 14) komen vertrekkende vliegtuigen – anders dan de landende vliegtuigen die over meer dunbevolkte gebieden vliegen – nu pal boven de dorpskern van Buken en Tildonk en veroorzaken daar veel meer geluidsoverlast

## 21. Geen relevante operationele redenen

Ook bekeken vanuit de **operationele kant** van de luchthaven zijn er geen redenen voor de route 'Leuven Rechtdoor'. Wel integendeel, het langer rechtdoor vliegen op éénzelfde lijn beperkt de capaciteit van de luchthaven omdat snellere vliegtuigen dan op de tragere moeten wachten. Bovendien verhoogt de conflictzone met het aankomend landend vliegverkeer op 9000 voet het veiligheidsrisico

## 22. Geen rechtszekerheid

Maar rechtvaardigheid betekent ook **rechtszekerheid**. Nog belangrijker dan mogelijke objectieve redenen voor het verplaatsen van vliegroutes, is de stabiliteit van deze vliegroutes.

*Politici moeten eindelijk eens ophouden met voortdurend nieuwe vliegroutes in te voeren of het gebruik van bestaande routes te wijzigen. Zowel de luchthaven, de luchtverkeersleiders als de bewoners vragen een bestendiging van de historische vliegroutes en hun gebruik..*

Mensen komen op een bepaalde plaats wonen en hebben van daaruit bepaalde verwachtingen. Met de route 'Leuven Rechtdoor' werden ze van de ene dag op de andere geconfronteerd met honderden vliegtuigen per dag bij NO-wind. De politici zijn de eersten om – volkomen terecht – op het economisch belang van de luchthaven te wijzen. Maar zij zijn zelf verantwoordelijk voor het verstoren van de goede werking van de luchthaven en a fortiori van Belgocontrol door voortdurend routes te wijzigen zodat de luchthaven steeds opnieuw gecontesteerd wordt vanuit haar omgeving. Hierdoor wordt de rechtszekerheid van bewoners op losse schroeven gezet, het draagvlak voor de luchthaven ondermijnd en bewoners tegen elkaar opgezet. Dat kan niet de bedoeling zijn

### 23. Luchthaven is gebaat met stabiliteit

Niet enkel de bewoners, maar ook de **luchthaven zelf** is vragende partij voor meer stabiliteit. Belgocontrol is genoodzaakt de politieke beslissingen uit te voeren, maar laat duidelijk weten dat er meer stabiliteit moet komen rond de vliegprocedures<sup>10</sup>. Eerder heeft ook de vakbond ACV-Transcom, van onder meer de luchtverkeersleiders, duidelijk gemaakt dat ze de wijzigingen aan de vliegprocedures meer dan moe zijn en zich in het bijzonder tegen de route 'Leuven Rechtdoor' te verzetten die hun werk bemoeilijkt<sup>11</sup>. De periode voor de invoering van de nieuwe vliegroute moet daarom hersteld en bestendig worden.

### 24. Herstel van historische routes

De **historische vliegroute 'Leuven West'** moet in ere hersteld worden en behouden blijven. Zelfs al zijn er redenen om een vliegroute te verplaatsen, dan nog moet het principe van stabiliteit en rechtszekerheid de bovenhand krijgen. Alleen bij zwaarwegende redenen, kan overwogen worden nieuwe vliegroutes te ontwikkelen. Er is echter geen enkele objectieve reden waarom de route 'Leuven Rechtdoor' gerechtvaardigd is, laat staan een zwaarwichtige reden. Het onrecht veroorzaakt door de route 'Leuven Rechtdoor' moet dan ook integraal hersteld worden.

---

<sup>10</sup> <http://nl.metrotime.be/2014/07/02/news/luchtverkeersleiding-vraagt-regering-om-stabiliteit-rond-vluchtprocedures/>

<sup>11</sup> [https://acv-transcom.acv-online.be/Mobiliteit/nieuws/detail/uitvoering\\_luchthavenakkoorden\\_strijd\\_eigen\\_principes.asp](https://acv-transcom.acv-online.be/Mobiliteit/nieuws/detail/uitvoering_luchthavenakkoorden_strijd_eigen_principes.asp)

## **Strijdig met luchthavenakkoord & goed bestuur**

---

### **25. Principes luchthavenakkoord**

Bij het afsluiten van de akkoorden over de vliegroutes, tijdens de regeringsvorming van 2008 en 2010, werd door de onderhandelende partijen vijf grote principes afgesproken.

1. De veiligheid van het vliegverkeer moet prioritair zijn.
2. De capaciteit van de luchthaven dient te worden gevrijwaard.
3. Omleidingsroutes moeten worden afgeschaft.
4. Er mogen geen concentraties van vluchten zijn boven dichtbevolkt gebied.
5. De vliegroutes moeten vereenvoudigd worden.

### **26. Slecht bestuur**

Het regeerakkoord van 1 december 2011 stelt dat de beslissingen van de Ministerraden van 19 december 2008 en 26 februari 2010 omtrent het beheer van de geluidsoverlast van de luchthaven Brussel-Nationaal volledig zullen worden uitgevoerd. De Ministerraad van 26 februari 2010 bepaalt daarbij dat de aanpassingen van vliegprocedures moeten verlopen volgens de procedure vastgesteld in het voorontwerp van de wet omtrent de exploitatie van de luchthaven. Het voorontwerp dat aan de Ministerraad werd voorgesteld voorzag in een gedetailleerde studie inzake milieu-impact en procedures voor overleg en informatie met publicatie van de data in het Belgisch Staatsblad. Deze procedures zijn niet gevolgd. Zodoende werd ook voorbijgegaan aan de Europese richtlijnen 2002/30/EC (recent vervangen door verordening 598/2014) betreffende procedures bij de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens en richtlijn 2002/49/EC inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai.

Evenmin werd daarbij de wet van 13 februari 2006 gevolgd betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en de inspraak van het publiek bij de uitwerking van de plannen en programma's in verband met het milieu. Deze wet zet de Conventie van Aarhus en Europese richtlijnen 2001/42/CE en 2003/35/CE om in Belgische wetten.

Het gevolg van het **niet naleven van de procedures** is dat er slechte beslissingen werden genomen. In het geval van de route 'Leuven Rechtdoor' is dit **een beslissing die in volledige tegenspraak is met de eigen principes van het luchthavenakkoord**.

## 27. Veiligheid primeert

Door de omweg rond Leuven komt het vertrekkend vliegverkeer in conflict met het landend vliegverkeer vanuit het oosten ([Figuur 1](#)). Boven Sint-Joris-Winge moet het vertrekkend vliegverkeer vaak de stijgprocedure onderbreken om bij de kruising op voldoende afstand onder het aankomend vliegverkeer op 9000 voet te blijven. Daarna wordt de stijgprocedure terug verder gezet. Dit vraagt een voortdurende aandacht van en coördinatie tussen de luchtverkeersleiders en verhoogt het veiligheidsrisico. Hun opmerkingen werden echter in de uitvoering van de route 'Leuven Rechtdoor' volkomen genegeerd. Nochtans staat in het luchthavenakkoord expliciet vermeld dat de route 'Leuven Rechtdoor' pas kan ingevoerd worden van zodra een aanvaardbare oplossing wordt gevonden om een conflict te vermijden met de landingsprocedure. Die aanvaardbare oplossing is er momenteel nog steeds niet. Er is enkel een **noodoplossing die 'werkt'**.

Meer zelfs: een aanvaardbare oplossing ligt ook geenszins in het vooruitzicht. Eerder heeft men al de mogelijke oplossing onderzocht om het aankomend dalend vliegverkeer langs een zuidelijke aanvliegeroute te leiden. Dit is niet haalbaar gebleken. Er is niet enkel een conflict met het vliegverkeer in de buurt van de luchthaven van Charleroi, ook de militairen hebben zich niet bereid getoond hun deel van het luchtruim hiervoor af te staan en zijn dit ook in de toekomst niet van plan. Bovendien vereist een zuidelijke aanvliegeroute internationale akkoorden met Eurocontrol. Het Belgisch luchtruim is immers zo klein dat het dalend vliegverkeer dat vanop 25.000 voet wordt overgedragen vanuit Eurocontrol niet de ruimte heeft om voldoende te kunnen dalen en de landing in te zetten. Maar internationaal is niemand happig om mee te werken aan wijzigingen in de landingsprocedure omdat dit opnieuw gevolgen heeft voor het vliegverkeer in andere landen. Ten slotte werd in het luchthavenakkoord bepaald dat de meest efficiënte zuidelijke aankomstroutes niet meer gebruikt mogen worden. Suggesties dat een zuidelijke landingsroute snel kan geregeld worden zijn bijgevolg een illusie. **De veiligheid is in de route 'Leuven Rechtdoor' dan ook een blijvend probleem.**

We willen ook wijzen op de **vele middelen en tijd** die het uitwerken van nieuwe vliegroutes vereist van Belgocontrol. Middelen en tijd die niet besteed kunnen worden aan een betere opvolging van het vliegverkeer, het uitwerken van nieuwe procedures die de geluidshinder reduceren zoals de *'Continuous Descent Approach'*. De training van de luchtverkeersleiders voor de route 'Leuven Rechtdoor' verliep allesbehalve in optimale omstandigheden. Als de veiligheid prioritair is, zoals het luchthavenakkoord stelt, dan had men gekozen voor stabiliteit van vliegroutes. Een terugkeer naar de historische route 'Leuven West' kan daarentegen vlot verlopen. Uiteraard moet opnieuw een *'safety assessment process'* doorlopen worden, maar

het onderzoek zal miniem zijn. En vooral: de verkeersleiders zijn nog volledig vertrouwd met de historische procedure voor het opstijgen vanaf baan 07R zodat de training op een draffje kan afgewerkt worden.

## **28. Capaciteit respecteren**

De concentratie van alle vliegverkeer met bestemming NO tot ZW op één lange rechte vertrekroute verlaagt de capaciteit van de luchthaven. Snellere vliegtuigen moeten dan immers op de tragere vliegtuigen wachten. In de historische route 'Leuven West' waren er verschillende routes korter na de bocht rechtsaf vanop banen 07 (met name SID's met bestemming LNO & SPI; SOPOK PITES & ROUSY; CIV: [Figuur 8](#)). Langere wachttijden op de grond betekenen opnieuw meer brandstofverbruik en uitstoot van vervuilende stoffen.

## **29. Kortste routes waar mogelijk**

[Figuur 1](#) maakt duidelijk hoezeer de omweg rond Leuven de routes voor de vliegtuigen verlengt met bijkomende uitstoot van schadelijke stoffen tot gevolg. In het bijzonder de vliegtuigen met bestemming het baken van Chièvres (CIV) hebben een bijkomende afstand van 33km af te leggen bij vertrek. De 180° bocht van deze vliegtuigen zorgen ook voor langdurige geluidsoverlast voor de bewoners binnen deze bocht in vergelijking met vliegtuigen die in rechte lijn voorbij vliegen. In principe kunnen vliegtuigen met bestemming CIV ook opstijgen vanop baan 07L en meteen een bocht naar links nemen om vervolgens de 'Ringroute' boven Brussel te volgen naar het baken van Chièvres. Maar ook in deze configuratie ontstaat een conflict met dalend vliegverkeer vanuit verschillende richtingen dat moet vermeden worden. Een piste die enkel in uitzonderlijke omstandigheden en bij rustig vliegverkeer kan gevolgd worden. Opnieuw dient de historische route 'Leuven West' zich hier aan als meest voor de hand liggende route voor vertrekkende vliegtuigen vanop banen 07 met bestemming het baken CIV.

## **30. Geen concentratie boven bewoond gebied**

Eerder wezen we in paragraaf 13 op de superconcentratie bij de route 'Leuven Rechtdoor'. De route overvliegt verschillende dorpskernen en staat daarbij haaks op de bestaande ruimtelijke ordening. Er is immers nooit sprake geweest van een 'historische corridor' of een moratorium voor bewoning in dit gebied, gezien er ook nog nooit sprake is geweest van stijgend vliegtuigverkeer boven deze zone.

*Door achterkamerpolitiek en het negeren van elementaire inspraakprocedures is Leuven Rechtdoor een volledige miskleun geworden in strijd met de principes die het zogezegd uitvoert*

### **31. Oorzaken slecht bestuur**

Hoe is het mogelijk dat de route 'Leuven Rechtdoor' het luchthavenakkoord moet uitvoeren, maar tegelijk met deze principes in tegenspraak is? Wij zijn ervan overtuigd dat de **afwezigheid van een openbaar onderzoek over de impact van de route en het niet respecteren van de inspraakprocedures** tot deze miskleun heeft geleid. Politici hebben zich in het bijzonder laten misleiden door de WerkGroepLeuven, een zelfverklaarde 'denktank' van zogenaamd onafhankelijke experts, die echter in deze materie betrokken partij zijn. Bovendien heeft deze werkgroep geen maatschappelijk draagvlak. Er werden geen acties ondernomen in de betrokken gemeenten of een petitie georganiseerd die aantonen dat hun eisen op brede steun kunnen rekenen van de betrokken bevolking. In de beste achterkamerpolitiek uit de vorige eeuw bestookte de WerkGroepLeuven enkele zorgvuldig gekozen politici met foute aannames, verkeerde informatie en conclusies die elke objectiviteit missen. Dat deze voorstellen integraal werden uitgevoerd is een schoolvoorbeeld van slecht bestuur.



## **Conclusie: Terug naar een billijke spreiding**

---

### **32. Onmiddellijke intrekking 'Leuven Rechtdoor'**

Geen enkel argument voor de route 'Leuven Rechtdoor' kan de toets van een objectieve beoordeling weerstaan. Niet enkel inhoudelijk, maar ook op de manier waarop de route tot stand is gekomen, zit volkomen fout. Wij eisen daarom de **onmiddellijke intrekking** van de route 'Leuven Rechtdoor'. Hierin worden wij gesteund door de luchtverkeersleiders, de bevolking in de regio 'Leuven Rechtdoor', politici van alle partijen in de getroffen gemeenten en door de gemeenten zelf.

### **33. Volledige intrekking 'Leuven Rechtdoor'**

Wij willen uitdrukkelijk **geen aanpassingen** aan de huidige route 'Leuven Rechtdoor'. Natuurlijk zijn er ingrepen mogelijk die de hinder voor sommige bewoners kunnen verminderen. Maar dat was net zo goed mogelijk onder de historische vliegroute 'Leuven West' (bv verminderen van QC limieten, *'noise abatement procedures'*, ...). Maatregelen die men nooit heeft willen uitvoeren omdat men voluit heeft ingezet op het verschuiven van alle vertrekkende vliegtuigen van banen 07 naar een andere regio. Wij willen ons in geen geval zelf schuldig maken aan diezelfde houding, door nogmaals nieuwe vliegroutes voor te stellen die de hinder andermaal op andere nietsvermoedende bewoners afwentelt.

### **34. Kansen geven aan overleg**

Wij rekenen er op dat politici gehoor geven aan onze redelijke eisen en willen het overleg alle kansen geven. We hopen op deze wijze niet verplicht te worden een juridische procedure op te starten. De veelvoud van juridische procedures hypothekeren immers de werking van de luchthaven en dat is niet wat we beogen. Als wij echter genoodzaakt zijn onze rechten te doen gelden, dan wordt een **juridische procedure onvermijdelijk het ultieme middel**. De bewoners van de regio 'Leuven Rechtdoor' ondervinden immers ernstig nadeel. Ook zijn zij gesterkt door het arrest 14/3600/A van de Brusselse Franstalige kamer van eerste aanleg. De geluidsnormen in Vlaanderen mogen dan anders zijn dan deze in het Brusselse gewest, het arrest verwijst uitvoerig naar het schenden van de inspraakprocedures zoals voorzien in de wet van 13 februari 2006. Een wet die uiteraard voor alle Belgen en dus voor alle gewesten geldt.

**35. Terugkeer naar vliegprocedures voor 6 maart 2014**

We eisen een einde aan de superconcentratie veroorzaakt door Leuven Rechtdoor die onrechtvaardig is, in tegenstrijd is met het principe van goed bestuur en de principes van het luchthavenakkoord. Wij zijn steeds bereid geweest een belangrijk deel van de hinder van het vliegverkeer voor onze rekening te nemen. Wij blijven ook bereid dit te doen. Wij weigeren echter de bijkomende hinder van stijgende vliegtuigen op ons te nemen, enkel en alleen omdat de regio onder de historische route 'Leuven West' besloten heeft geen enkele hinder van stijgende vliegtuigen vanop banen 07 nog te aanvaarden. Kortom, **wij eisen een terugkeer naar de vliegprocedures van voor 6 maart 2014 met een billijke spreiding van de hinder.**

## Contactinformatie



Ludwig De Jaeghere



Mark Lambrecht

-  <https://www.facebook.com/pages/Leuven-Rechtdoor/1406750216274786e>
-  [leuvenrechtdoor@gmail.com](mailto:leuvenrechtdoor@gmail.com)
-  Klein Eikeblok 36, 3150 Tildonk
-  016 60 38 61
-  [www.leuvenrechtdoor.be](http://www.leuvenrechtdoor.be)
-  [@leuvenrechtdoor](https://twitter.com/leuvenrechtdoor)

**Vliegroute  
Leuven Rechtdoor**



**NOOIT !**







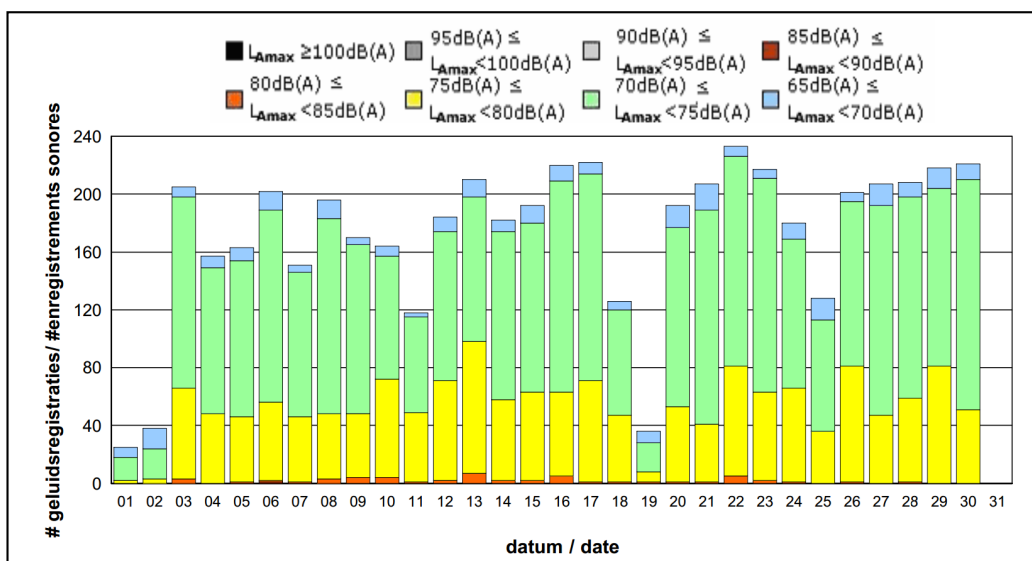
---

*Figuur 6: Preferentieel gebruik banen en routes vanop Brussels airport in 1999.*

---

Figuur 7: Aantal geluidsregistraties per dag (overdag 07-23u) opgemeten door het geluidsmmeetpunt te Veltem (mei 2013)

1602 NMT 16-02 Veltem



Figuur 8: SID's en bakens vanaf baan 25R, 07R Leuven West, 07R Leuven Rechtdoor

