

28 augustus 2022

Aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit, Georges GILKINET

FINTO- Kruidtuinlaan 50 - 10de verdieping
1000 Brussel

Betreft: Problematiek van de vliegroute 'Leuven Rechtdoor'

Geachte heer Minister,

Problematiek van de nieuwe vliegroute 'Leuven Rechtdoor' in de Leuvense regio:

We vestigen uw aandacht op de bijkomende geluidsoverlast door vliegtuigen door de invoering van een nieuwe vliegroute 'Leuven Rechtdoor' in 2014. Nooit eerder in de geschiedenis van de luchthaven werd onze regio geconfronteerd met stijgende vliegtuigen vanop banen 07. Er was immers een historisch evenwicht tussen landende vliegtuigen boven Leuven en ten noorden van Leuven bij wind uit zuid of west. En stijgende vliegtuigen ten westen van Leuven bij wind uit noord of oost (figuur 1).

In 2014 werd in het westen van Leuven evenwel een volledige 'no-fly zone' ingesteld waarover geen enkel vliegtuig mag landen of opstijgen. Deze vliegtuigen worden nu omgeleid over de Leuvense regio zodat we onophoudelijk met geluidsoverlast geconfronteerd worden, naargelang de windrichting door landende ofwel door stijgende vliegtuigen (figuur 2).

Deze nieuwe vliegroute werd ons opgelegd zonder enige vorm van consultatie of informatie. Plots werden wij geconfronteerd met klachten door bewoners over de toename van de geluidsoverlast.

Historiek:

Deze nieuwe vliegroute vloeit voort uit de zogenaamde luchthavenakkoorden. De basisdoelstelling van het luchthavenakkoord van 2008 is de geluidshinder op een evenwichtige wijze te spreiden (bijlage 3). Daaropvolgend werd in het luchthavenakkoord van 2010 vijf principes voor vluchtprocedures vastgelegd (bijlage 4): veiligheid vrijwaren, capaciteit behouden, concentratie vermijden, kortste routes en beperken van de complexiteit.

Aan de uitvoering van deze akkoorden werd uiteindelijk in 2014 in 'punt 7' in het plan Wathélet nog iets toegevoegd: de vliegroute boven het westen van Leuven werd afgeschaft en een nieuwe vliegroute 'Leuven Rechtdoor' in gebruik genomen. Deze plotse wijziging gaat regelrecht in tegen de principes van de luchthavenakkoorden, zoals verder zal blijken.

Problematiek:

We hebben het departement LNE van de Vlaamse overheid meteen verzocht in onze regio een tijdelijk meetstation te plaatsen om de bijkomende geluidsoverlast objectief te meten (bijlage 5). Hieruit blijkt duidelijk dat onze regio geconfronteerd wordt met:

- eenzelfde hoog niveau van geluidsoverlast door dalende vliegtuigen;
- bijkomende én hogere geluidsoverlast van opstijgende vliegtuigen;
- onophoudelijk vliegtuiglawaai zonder enige rustpauzes;

- uit de gegevens van het meetstation te Bertem blijkt dat de geluidsoverlast er geheel verdwenen is en naar onze regio is verschoven (bijlage 5).

Deze resultaten werden ook bevestigd op 9 december 2014 door toenmalig minister Schauvliege in de Commissie LNE (bijlage 6).

Gelet op onze bezwaren bij de vliegroute 'Leuven Rechtdoor' werd in het federale regeerakkoord van 7 oktober 2014 bepaald dat door Belgocontrol (nu Skeyes) een evaluatiestudie moet uitgevoerd worden. Deze studie die in juni 2015 werd afgeleverd is vernietigend over de route Leuven Rechtdoor. In vergelijking met de historische route ten westen van Leuven veroorzaakt de nieuwe route een reeks bijkomende problemen op het vlak van geluidsoverlast, luchtvervuiling, capaciteit, veiligheid en complexiteit. Het evaluatierapport concludeert onomwonden:

"The flight efficiency is considerably deteriorated compared to the previous situation with an increase of horizontal portions during the climb and longer vertical routes. 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 Standard Instrument Departures 25R NW and "07 rechtdoor", p.1).¹

We vestigen ook uw aandacht op het ernstig incident van 23 februari 2018 tussen twee vliegtuigen die na elkaar opstegen vanop baan 07R vanuit luchthaven Brussel-Nationaal en allebei de vliegroute 'Leuven Rechtdoor' volgden. Dit incident waarover de Air Accident Investigation Unit een ongevalsrapport opstelde, is een perfecte illustratie van de operationele bezorgdheden in het hoger vermelde evaluatierapport van Belgocontrol uit juni 2015.²

Eerder bleek al uit een simulatiestudie nog voorafgaand aan de invoering van de vliegroute Leuven rechtdoor dat meer bewoners getroffen zouden worden door geluidsoverlast³. In weerwil van deze studie werd vliegroute Leuven Rechtdoor toch doorgedrukt.

Oplossing:

Geachte Minister, er is nu al wel voldoende studiewerk verricht om de gevolgen van de vliegroute 'Leuven Rechtdoor' klaar en duidelijk in kaart te brengen. Deze route druist volledig in tegen de basisdoelstelling van het luchthavenakkoord inzake spreiding en tegen de vijf principes voor vluchtprocedures.

Toch wenst onze regio in goed nabuurschap te leven met de economisch belangrijke luchthaven. We blijven samen met onze inwoners dan ook bereid om de historische geluidsoverlast van gemiddeld meer dan 100.000 landende vliegtuigen boven onze regio te dragen. Met deze landende vliegtuigen alleen, zijn onze gemeenten al de meest overvlogen regio van heel het land. Maar het is onaanvaardbaar dat een regio ten westen van Leuven elke geluidsoverlast weigert en plots wordt uitgeroepen tot no-fly zone waarbij alle hinder naar de Leuvense regio wordt verschoven. Een dergelijke onrechtvaardige concentratie van de geluidsoverlast ondermijnt het draagvlak voor de luchthaven bij onze bevolking.

Wij eisen daarom dat de afgesproken doelstelling en principes in het luchthavenakkoord ook effectief uitgevoerd worden. Daartoe moet het historisch evenwicht in de Leuvense regio hersteld worden

¹ http://www.leuvenrechtdoor.be/sites/default/files/20160204_BELGOCONTROLes.pdf

² <https://mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/downloads/accidents/2018-02-23-01-final.pdf>

³ Geentjens, G. (2007); *Evaluatie van de impact van gewijzigde opstijgroutes van baan 07R, 07L en 02 in de zone ten oosten van Brussels Airport*, Leuven, KU Leuven, Departement Natuurkunde, Laboratorium voor akoestiek en thermische fysica.

waarbij de vliegroute Leuven Rechtdoor wordt afgeschaft en teruggekeerd wordt naar de historische vliegroute ten westen van Leuven.

We willen benadrukken dat deze oplossing op geen enkele wijze verband houdt met de globale geluidsproblematiek rond Brussel-Nationaal. Noch het Brussels gewest noch andere regio's in Vlaanderen zijn hierbij betrokken. Deze oplossing kan zodoende op zichzelf doorgevoerd worden. Bovendien kan dit op korte termijn ingevoerd worden gezien de route ten westen van Leuven nog steeds gepubliceerd is in de AIP, maar waarvan het gebruik momenteel verhinderd wordt door een NOTAM.

Ten slotte wijzen we ook op de gerechtelijke uitspraken die de staking van de vliegroute Leuven Rechtdoor bevelen. De rechtbank heeft bij vonnis van 30 mei 2018 uitdrukkelijk aan de Belgische Staat bevolen om de zevende fase van het Luchthavenakkoord – waarvan Leuven Rechtdoor deel uitmaakt - van 19 december 2008 te staken.

De gemeenten ten westen van Leuven - Bertem, Herent en Oud-Heverlee - hebben hierna een milieustakingsvordering voor het behoud van deze zevende fase gevorderd. Het vonnis van de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg van Brussel dd. 30 juni 2021 wijst dit echter af omdat het een bij vonnis van 30 mei 2018 onwettig verklaarde toestand zou benaastigen. Er is geen beroep ingesteld tegen dit vonnis. Het gevolg is dan ook dat de zevende fase van het Luchthavenakkoord gestaakt blijft.

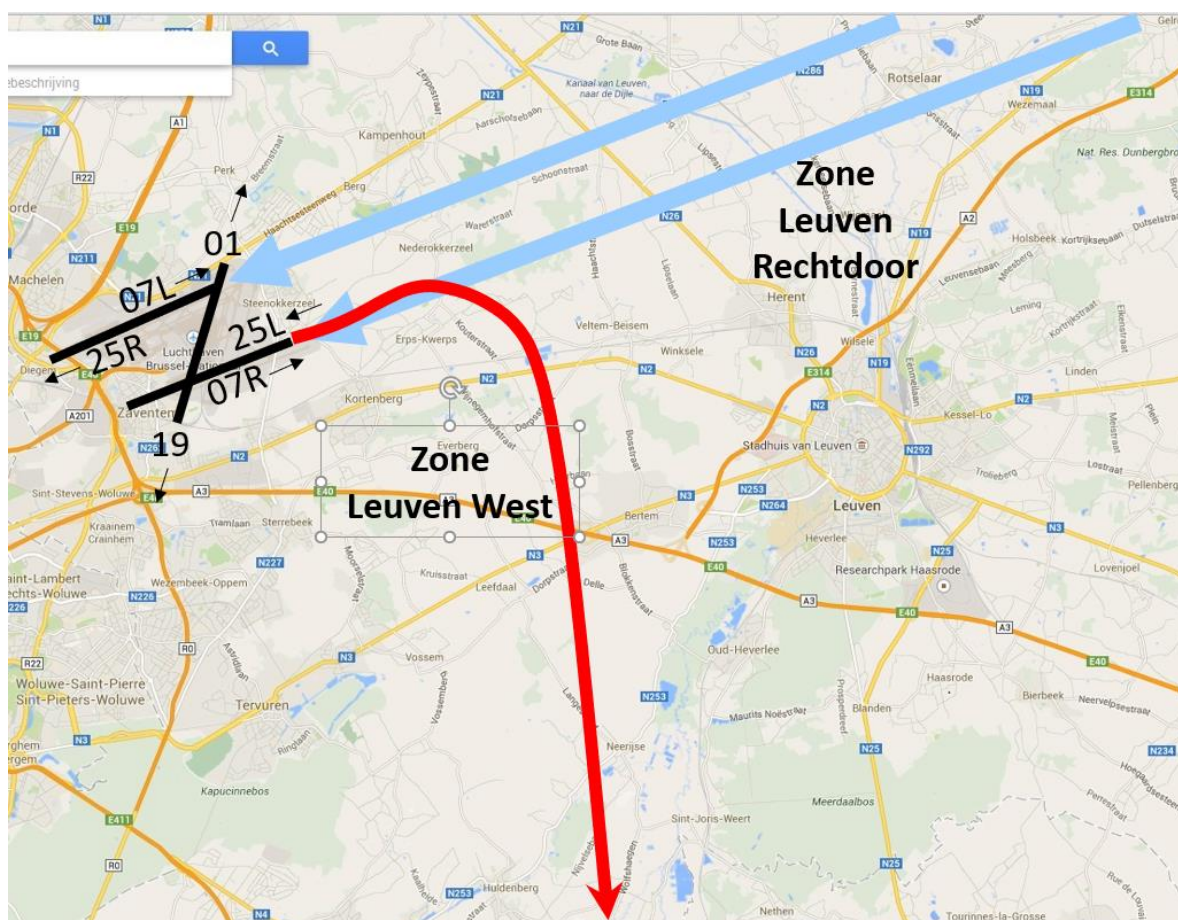
Wij rekenen er dan ook op dat U, in afwachting van een meer algemene regeling, op korte termijn een einde stelt aan de meest manifest onredelijke toestand in de verdeling van de vliegroutes rond onze nationale luchthaven.

Met respectvolle groet,

Kris Leaerts (CD&V), burgemeester van Kampenhout
Steven Swiggers (Open Vld), burgemeester van Haacht
Jelle Wouters (CD&V), burgemeester van Rotselaar
Mohamed Ridouani (Vooruit), burgemeester van Leuven
Hans Eyssen (CD&V), burgemeester van Holsbeek
Gwendolyn Rutten (Open Vld), burgemeester van Aarschot en Vlaams parlementslid
Theo Francken (N-VA), burgemeester van Lubbeek en Federaal parlementslid
Johan Vanhulst (CD&V), burgemeester van Bierbeek
Chris Vervliet (CD&V), burgemeester van Boutersem
Dieter Vanbesien (Groen), Federaal parlementslid
Karin Jiroflee (Vooruit), Federaal parlementslid
Els Van Hoof (CD&V), Federaal parlementslid
Katrien Houtmeyers (N-VA), Federaal parlementslid
Eva Platteau (Groen), Federaal parlementslid
Katrien Partyka (CD&V), Vlaams parlementslid
Tim Vandenput (Open Vld), Federaal parlementslid.
(in geografische volgorde)

BIJLAGEN

Bijlage 1: voor 2014, evenwicht van de geluidsoverlast in de Leuvense regio.

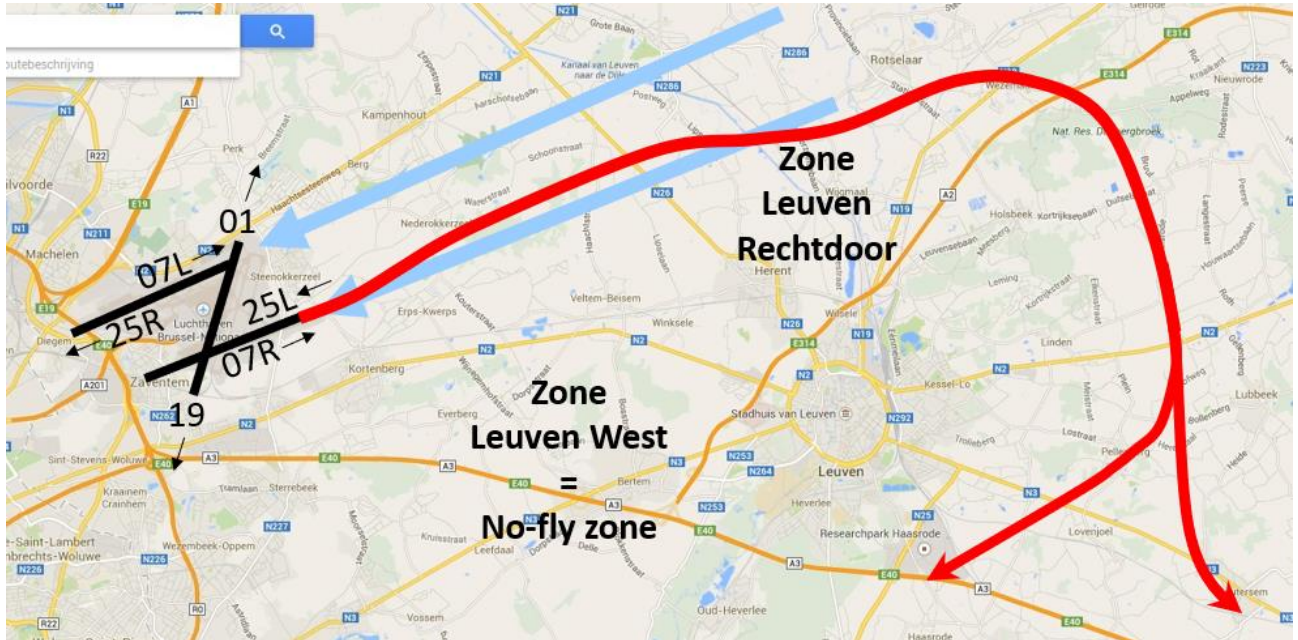


Voor 2014: evenwicht van de geluidsoverlast in de Leuvense regio.

West van Leuven: geluid van stijgende vliegtuigen (**rood**) bij wind uit O of N (ca. 20% van de tijd)

In de Leuvense regio: geluid van landende vliegtuigen (**blauw**) bij wind uit W of Z (ca. 80% van de tijd)

Bijlage 2: vanaf 2014, concentratie van de geluidsoverlast in de Leuvense regio.



Vanaf 2014: evenwicht in de geluidsoverlast in de Leuvense regio verbroken.

West van Leuven: een volledige no-fly zone geworden waar geen enkel vliegtuig mag passeren.
In de Leuvense regio: een volledig nieuwe route werd gecreëerd – Leuven Rechtdoor (rood). In deze regio is er sindsdien permanent geluidsoverlast door vliegtuigen, zowel bij winden uit Oostelijke als uit Westelijke richtingen.

Bijlage 3: basisdoelstelling luchthavenakkoord 2008.

Voor deze bijzonder ingewikkelde materie, waarvan sommige aspecten van de regelgeving door bepaalde omwonenden als discriminerend kunnen worden ervaren, wordt van de politieke macht verwacht dat er een globale, evenwichtige beslissing wordt genomen. Die beslissing moet rekening houden met alle zorgen die daarmee gepaard gaan en met de diverse partijen omdat het de bedoeling is om de geluidshinder op een evenwichtige wijze te spreiden. In dit kader heeft het arrest van de Raad van State van 17 november 2008 (n°187.998) de discretionaire bevoegdheden van de Staat bevestigd aan wie het exclusieve voorrecht wordt toegekend om het evenwicht te vinden tussen de naar voor gebrachte belangen en het algemeen belang.

Bijlage 4: vijf principes van het luchthavenakkoord 2010.

2.1. Vluchtprocedures

De Ministerraad van 19 december 2008 heeft een werkgroep belast (bestaande uit vertegenwoordigers van de Vice-eersteministers en van Belgocontrol onder het voorzitterschap van het Staatsecretariaat voor Mobiliteit) met de evaluatie van de vluchtroutes voor opstijgingen en landingen op luchthaven Brussel-Nationaal.

De werkgroep heeft beslist om volgende principes toe te passen:

- De veiligheid van het vliegverkeer blijft prioritair.
- De luchthavencapaciteit moet kunnen beantwoorden aan de verkeersvraag binnen het kader van het beheerscontract van Belgocontrol en van de exploitatie licentie van de luchthaven.
- De concentratie van vluchten boven sterk bewoonde gebieden zal zoveel mogelijk worden beperkt.
- De kortste routes zullen omwille van economische en ecologische redenen waar mogelijk in aanmerking worden genomen;
- Om de complexiteit van het beheer van het vliegverkeer te beperken zal het aantal SID's zoveel mogelijk worden gereduceerd. De gebruikte SID's zullen overdag, 's nachts en in het weekeinde zoveel mogelijk precies dezelfde zijn.

Bijlage 6: 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 geluidsdruk niveaus bij opstijgingen zijn gemiddeld meer dan 5 decibel luider dan de gemiddelde maximale geluidsdruk niveaus 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 recht door is de geluidmissie 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.