

Bijkomende geluidshinder door Leuven Rechtdoor: 2015

12 juni 2015

Nota vzw Leuven Rechtdoor

Inhoud

1. Uitgangssituatie	1
2. Baangebruik tot 23 maart 2015	1
3. Verdwijnen van de rustdagen	2
4. Meer geluidsoverlast in regio Leuven Rechtdoor.	4
5. Extrapolatie voor 2015.....	5
Contactinformatie vzw Leuven Rechtdoor.....	6

1. Uitgangssituatie

Voor alle achtergrond bij deze nota (volledige argumentatie tegen de nieuwe vliegroute Leuven Rechtdoor) wordt verwezen naar het memorandum van de werkgroep, nu vzw Leuven Rechtdoor, te bekomen op www.leuvenrechtdoor.be/downloads. (“Terug naar een billijke spreiding”, augustus 2014).

Op 6 maart 2014 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.

2. Baangebruik tot 23 maart 2015

Tabel 1 geeft het baangebruik weer vanop Brussels airport tot dusver in 2015. 16,46% van de vliegtuigen stegen op vanop banen 07 (of 7239 vliegtuigen). 81,99 % van de vliegtuigen daalde boven de regio Leuven Rechtdoor naar banen 25 (of 36.755 vliegtuigen). Deze verdeling stemt goed overeen met het gemiddelde baangebruik over het laatste decennium. Wat betreft de windrichting en het bijhorende baangebruik is het jaar 2015 daarom tot dusver ‘normaal’ te noemen. Het baangebruik is sinds de invoering van Leuven Rechtdoor niet gewijzigd. Alleen is door de gewijzigde procedure de route van de stijgende vliegtuigen vanop dezelfde startbanen verlegd van de regio Leuven- West (Bertem, Oud-Heverlee,...) naar de regio Leuven Rechtdoor (Haacht, Rotselaar, Holsbeek, Lubbeek,...). De hierna beschreven geluidsimpact van deze verschuiving voor 2015 kan dan ook als representatief worden beschouwd.

Tabel 1 : Gebruik van banen gedurende dag en nacht bij vertrek (D) en aankomst (A) (januari – 23 mei 2015)

		JAN	FEB	MRT	APR	MEI (23)	% TOTAAL
	01	3	1	26	1	0	0,00
D(%)	07L	17	137	146	216	65	1,33
	07R	432	1041	1282	2963	940	15,13
	19	425	181	219	172	221	2,78
	25L	13	6	13	12	11	0,13
	25R	7596	6960	7823	6812	6321	80,66
	TOT	8486	8326	9509	10176	7558	100,00
A(%)	01	318	1114	1305	3039	826	14,98
	07L	112	25	195	113	112	1,26
	07R	0	9	2	30	24	0,15
	19	319	146	101	11	140	1,63
	25L	4922	4711	5225	4642	4546	54,55
	25R	2813	2329	2665	2358	1930	27,44
	TOT	8484	8334	9493	10193	7578	100,00

Niet alle vliegtuigen die vertrekken vanop banen 07 bereiken het meetstation van Tildonk. Een deel met bestemming Noord-Amerika, Ierland, Verenigd Koninkrijk, Scandinavië,... zwenkt vanop 1700 voet linksaf in de richting van hun bestemming. Het betreft ca. 20% van het totaal aantal vertrekken, zodat het aandeel startende vliegtuigen vanop banen 07 dat in 2015 het meetstation van Tildonk bereikte ca. 13% bedraagt.

3. Verdwijnen van de rustdagen

Het meest opvallende gevolg van de nieuwe route Leuven Rechtdoor is het wegvallen van de rustdagen. Voor 6 maart 2014 volgden de stijgende vliegtuigen vanop banen 07 een ander traject boven het westen van Leuven. Zodoende waren dagen met vertrekken vanop banen 07 voor de regio Leuven Rechtdoor rustdagen.

In figuur 1 zijn de ogenblikken met vertrekken vanop banen 07 goed te herkennen door hun rode (vertrek op 07R) en paarse (vertrek op 07L) kleur. Op 39 van de 143 beschouwde dagen (= 27,3%) was Leuven Rechtdoor op zijn minst even van toepassing. Meestal komt de wind op in de loop van de ochtend en valt 's avonds terug weg, zodat ook bij oosten- of noordenwind vaak voor een deel van de dag de windkracht onvoldoende is om de gebruikelijke landingsbanen 25L en 25R te wijzigen. Leuven Rechtdoor is daarom geregeld slechts voor een deel van de dag actief. Op 23 van de 143 beschouwde dagen was Leuven Rechtdoor

echter voor de meeste of alle vliegtuigen van toepassing. Anders gezegd 23 dagen die vroeger relatieve rustdagen waren, zijn door Leuven Rechtdoor verdwenen. Dit is 16,1% van het totale aantal dagen wat overeenstemt met een dag op zes.

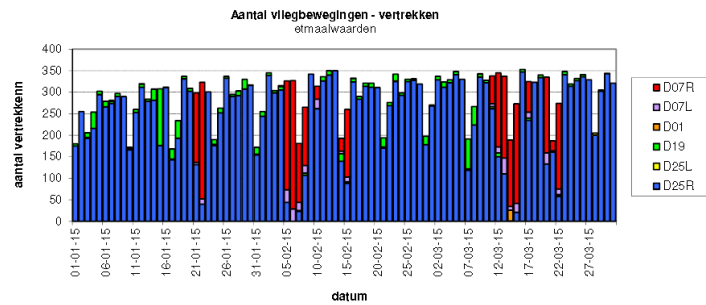
MONITORING VAN VLIEGTUIGGELUID

Brussels Airport



ANALYSE VAN HET BAANGEBRUIK

Analyseperiode : 01.01.2015 - 31.03.2015



Totaal aantal vliegbewegingen

	dag	nacht	etmaal
	07-23 u	23-07 u	
totaal	47517	5141	52658

Vertrekken

baan	dag	nacht	etmaal
	07-23 u	23-07 u	
25R	20396	2008	22404
25L	9	22	31
19	493	333	826
01	30	0	30
07L	241	56	297
07R	2633	120	2753
totaal	23802	2639	26341

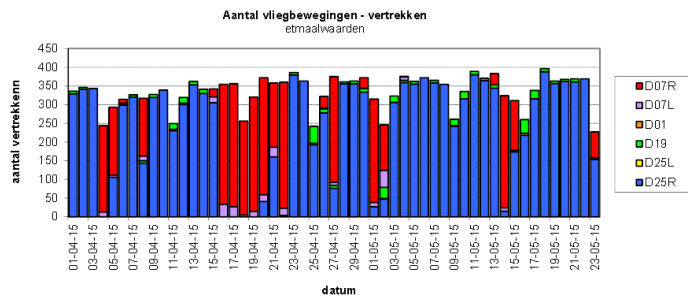
MONITORING VAN VLIEGTUIGGELUID

Brussels Airport



ANALYSE VAN HET BAANGEBRUIK

Analyseperiode : 01.04.2015 - 23.05.2015



Totaal aantal vliegbewegingen

	dag	nacht	etmaal
	07-23 u	23-07 u	
totaal	31372	4133	35505

Vertrekken

baan	dag	nacht	etmaal
	07-23 u	23-07 u	
25R	11718	1415	13133
25L	6	17	23
19	138	255	393
01	1	0	1
07L	165	116	281
07R	3572	331	3903
totaal	15600	2134	17734

Figuur 1 : Baangebruik stijgende vliegtuigen (tot 23 mei 2015)

Het aandeel dalende vliegtuigen over de regio Leuven Rechtdoor is echter niet verminderd. In 2015 bedroeg dit aandeel tot dusver 82,1% van alle landende vliegtuigen. Dit stemt geheel overeen met dit aandeel in het voorbije decennium. Dit betekent dat de hinder van de stijgende vliegtuigen door de route Leuven Rechtdoor volledig bovenop de reeds aanwezige geluidshinder komt van de dalende vliegtuigen.

4. Meer geluidsoverlast in regio Leuven Rechtdoor.

Om de impact van deze bijkomende geluidsoverlast op te volgen, werd in september 2014 een meetstation geplaatst te Tildonk, Klein Eikeblok 36. We merken in figuur 2 meteen een reeks pieken op met meer en luidere geluidsregistraties, inclusief groene balkjes die wijzen op een geluidsniveau van boven de 70 LAeq, 1s, max. Deze pieken stemmen overeen met de dagen waarop de route Leuven Rechtdoor deels of geheel van kracht was (zie figuur 1).

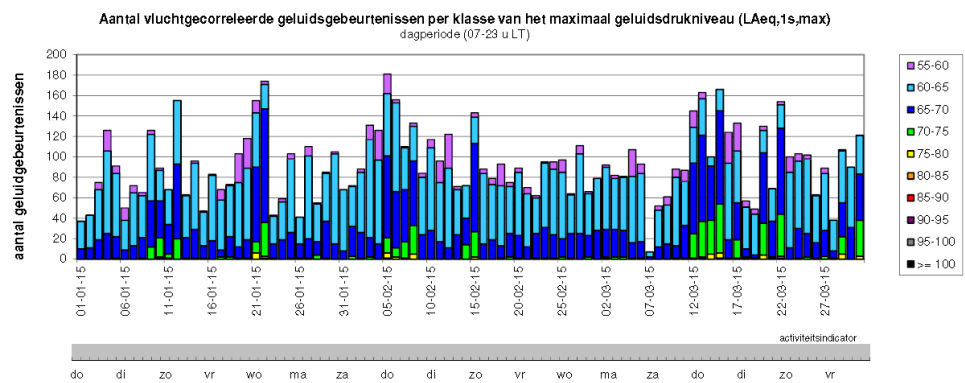
MONITORING VAN VLIEGTUIGGELUID
Brussels Airport



dagbewegingen

NMT 2-18 : TILDONK

Analyseperiode : 01.01.2015 - 31.03.2015



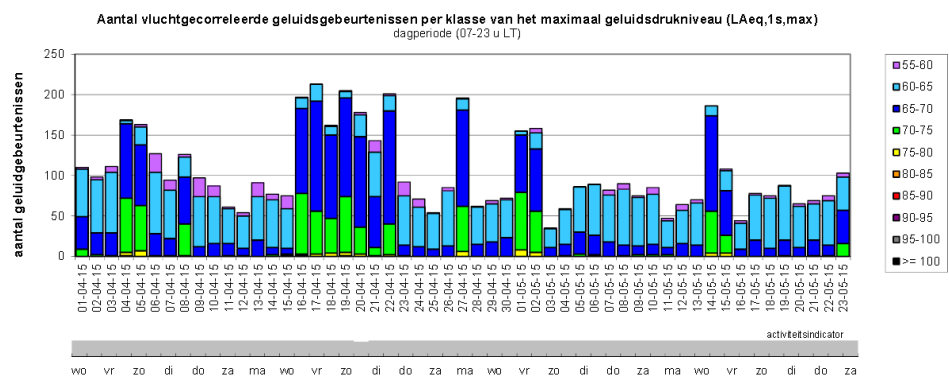
MONITORING VAN VLIEGTUIGGELUID
Brussels Airport



dagbewegingen

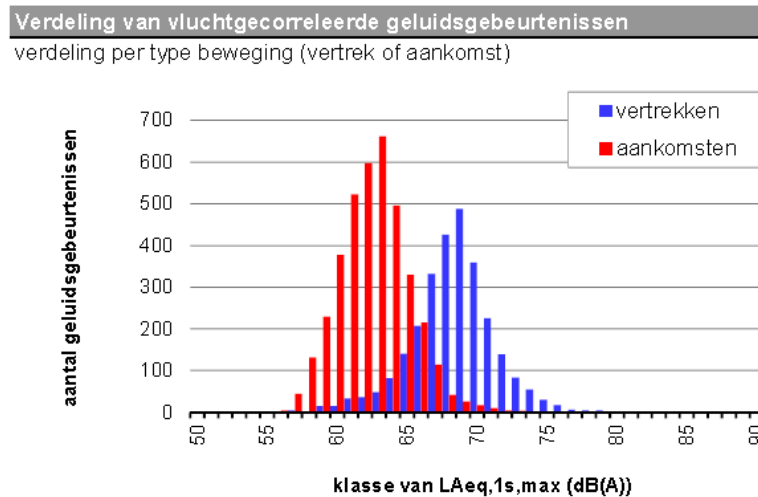
NMT 2-18 : TILDONK

Analyseperiode : 01.04.2015 - 23.05.2015



Figuur 1 : Geluidsmetingen Tildonk tot 23 maart 2015

Figuur 4 bevestigt dat de stijgende vliegtuigen meer lawaai maken dan de dalende vliegtuigen in het meetstation te Tildonk. De landende vliegtuigen genereren meestal 63 dB(A) (rode blokken), terwijl dit bij stijgende vliegtuigen 69 dB(A) is (blauwe blokken). Dit is een verschil van 6 dB(A), wat aanzienlijk is gelet op de logaritmische schaal van de geluidswaarden.



Figuur 32 : Geluidsniveau vertrekkende vs aankomende vliegtuigen (meetstation Tildonk: 04-05 2015; LAeq, 1s, max (dB(A)))

5. Extrapolatie voor 2015

Gaan we uit van een voorzichtige schatting van 100.000 vertrekkende vliegtuigen dit jaar vanop Brussels Airport, dan zal ca. 13.000 eenheden hiervan de regio Leuven Rechtdoor doorkruisen. Deze 13.000 vliegtuigen genereren ter hoogte van het meetstation te Tildonk volgende bijkomende geluidsoverlast:

- Ca. 2% > 75 db(A), LAeq, 1s, max
- Ca. 30% tussen 70 en 75 db(A), LAeq, 1s, max
- Ca. 60% tussen 65 en 70 db(A), LAeq, 1s, max
- Ca. 8% tussen 60 en 65 db(A), LAeq, 1s, max

Bovendien zullen er in 2015 in de regio Leuven Rechtdoor 59 rustdagen voor de bewoners verdwenen zijn.



Contactinformatie vzw Leuven Rechtdoor



Ludwig De Jaeghere



Mark Lambrecht

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

**Vliegroute
Leuven Rechtdoor**



NOOIT !