

## **Belgocontrol beoordeelt vliegroute Leuven Rechtdoor ongeschikt.**

In het **federale regeerakkoord** wordt een evaluatie van de nieuwe vliegroute Leuven Rechtdoor aangekondigd. Minister Galant heeft daarom **Belgocontrol belast met een evaluatiestudie** van de operationele aspecten van deze route. In mei 2015 werd deze studie door Belgocontrol aan Minister Galant bezorgd. De gemeenten Rotselaar, Holsbeek, Haacht, Rotselaar en de vzw Leuven Rechtdoor bekwamen deze week het evaluatierapport van Belgocontrol in het kader van de openbaarheid van bestuur.

Het rapport is **vernietigend voor de route Leuven Rechtdoor**. In vergelijking met de historische route Leuven West levert de nieuwe route volgende **bijkomende problemen** op:

- het aantal vliegkilometers in horizontale stukken bij opstijgen neemt toe met meer dan 50.000 kilometer per jaar. Vliegtuigen kunnen door conflict met andere vliegroutes niet ongehinderd stijgen in de route Leuven Rechtdoor **zodat ze veel langer op lagere hoogte blijven** met meer lawaai op de grond tot gevolg.

- door de grote omweg rond Leuven die de vliegtuigen bij vertrek maken in de route Leuven Rechtdoor moet jaarlijks **meer dan 75000 kilometer worden omgevlogen**. Dit betekent meer brandstofverbruik en uitstoot van schadelijke stoffen zoals CO2 en NOx.

- de Leuven Rechtdoor route is sterk afgelijnd door zones van aankomend verkeer in het oosten en militaire zones in het zuiden. Hierdoor kan de zijdelingse separatie pas later worden doorgevoerd en is er **minder ruimte aanwezig om het verkeer af te handelen**.

- vliegtuigen komen in de Leuven Rechtdoor route in conflict met aankomend verkeer in de tegenovergestelde richting naar **luchthaven Brussel**. Om verticale separatie tussen vliegtuigen te verzekeren moeten stijgende vliegtuigen daarom hun klim onderbreken.

- om boven de stijgende vliegtuigen te blijven van de route Leuven Rechtdoor werd de hoogte van het aankomend verkeer met 2000 voet vermeerderd. Dit betekent echter dat het stijgend vliegverkeer vanuit de **luchthaven Antwerpen** naar het oosten met een lagere klimhoek niet meer boven deze hoogte raakt en in conflict komen met het aankomend verkeer naar de luchthaven Brussel.

- wanneer het militaire luchtruim actief is, komen de stijgende vliegtuigen vanop **luchthaven Charleroi** in de tegenovergestelde richting in conflict met de vliegtuigen die in de route Leuven Rechtdoor naar het zuidwesten opstijgen. Hierdoor moeten ofwel de stijgende vliegtuigen vanop luchthaven Charleroi of de vliegtuigen vanop luchthaven Brussel hun klim onderbreken. Bovendien worden het stijgend verkeer vanuit luchthaven Charleroi en van luchthaven Brussel naar het routepunt REMBA (gelegen tussen Tienen en Namen) niet gecontroleerd door dezelfde sector, waardoor er bijkomende coördinatie nodig is.

- vertrekkende vliegtuigen vanop **luchthaven Luik** met een lage klimhoek komen in conflict met vertrekkende vliegtuigen in de route Leuven Rechtdoor. Deze vliegtuigen moeten onder de vluchtstroom op de route Leuven Rechtdoor gehouden worden wat bijkomende coördinatie vereist en een risico op verwarring geeft over de verantwoordelijkheid tussen sectoren. Ook de dalende vliegtuigen vanuit het westen naar luchthaven Luik komen in conflict met de vliegtuigen in de route Leuven Rechtdoor. Deze dalende vliegtuigen moeten daarom hoger gehouden worden waardoor ze onvoldoende ruimte hebben om nog rechtstreeks te landen op luchthaven Luik. Ze zijn daarom verplicht een bijkomende lus te volgen wat ook hun vluchtroute verlengt.

- in de route Leuven Rechtdoor stijgen vliegtuigen 15 kilometer rechtdoor. Dit **belemmert de vlotte vrijgave voor een volgend vertrek**. Wanneer opeenvolgende vliegtuigen sneller een bocht maken en verschillende richtingen worden uitgestuurd worden opeenvolgende vliegtuigen goed van elkaar gescheiden. In de route Leuven Rechtdoor kan dit niet en moet de scheiding tussen opeenvolgende vliegtuigen ook verticaal gebeuren wat bijkomende werklast betekent voor de luchtverkeersleiders.

- de route Leuven Rechtdoor **doorkruist de bestaande sectorisatie** van het luchtverkeer. Dit heeft als gevolg dat conflicterende verkeerstromen veel vaker gecontroleerd worden door verschillende sectoren. Hierdoor is er meer coördinatie nodig en is er meer risico op verwarring.

Het rapport concludeert dan ook dat **'vergeleken met de vorige situatie, de vliegroute Leuven Rechtdoor een negatieve impact heeft op de vluchtefficiëntie en op de complexiteit van het management van het luchtverkeer'**.

Belgocontrol kan zich enkel uitspreken over de operationele aspecten van de route Leuven Rechtdoor. Niet over de impact van de route op de geluidshinder. Eerder is door de installatie van een meetstation te Tildonk al gebleken dat de route niet enkel meer vliegtuigen betekent voor de regio ten noorden van Leuven maar dat **deze stijgende vliegtuigen gemiddeld ook meer dan 5 dB(A) meer lawaai veroorzaken** in vergelijking met de dalende vliegtuigen. Dit werd door minister Schauvliege in het Vlaamse parlement bevestigd.

Voortdurend werd in aanloop naar deze route Leuven Rechtdoor beloofd dat de nieuwe route voor iedereen beter zou zijn. De objectieve gegevens die door het evaluatierapport en het meetstation in de voorbije jaren werden verzameld, bevestigen evenwel ten volle de stelling van de vzw Leuven Rechtdoor. Mat name dat **de route Leuven Rechtdoor de geluidshinder verhoogt en concentreert in de regio ten noorden van Leuven en dat de route vanuit economisch, ecologisch, veiligheids- of technisch oogpunt een volslagen miskleun is en enkel werd ingevoerd om de regio ten westen van Leuven van alle geluidshinder te ontzien**. We verwijzen hiervoor naar het memorandum dat we reeds in 2014 publiceerden.

We roepen de verantwoordelijke politici dan ook op om **definitief komaf te maken met de route Leuven Rechtdoor**, terug te keren naar de historische route Leuven West, en bijgevolg een billijke en meer eerlijke spreiding van de hinder in de Leuvense regio.

Werkgroep Leuven Rechtdoor (vzw).

<http://www.leuvenrechtdoor.be>

leuvenrechtdoor@gmail.com