

## **Persbericht**

**Alliantie Regio Leuven – Dinsdag 7/03/2017**

# **14 actiecomités zetten in op een duurzame luchthaven**

Vandaag is een persbericht verspreid van het “gezamenlijk platform van verenigingen die slachtoffers verdedigen tegen de overlast van Brussels Airport”. In de tekst wordt de regering gevraagd om, voor wat Zaventem betreft, op korte termijn de nachtvluchten af te schaffen (geen vluchten tussen 22.00 en 7.00 uur), en het aantal vliegtuigbewegingen te handhaven op 220.000 per jaar.

Vanuit Alliantie Regio Leuven (ARL) hebben we deze tekst mede ondertekend en wel om volgende redenen. De impact van vliegtuiglawaai op omwonenden is groot, heel groot, onaanvaardbaar groot. Tientallen studies bevestigen dit. De beheersing van het omgevingslawaai en vergoeding voor de slachtoffers is voor de Leuvense perimeter in principe nog haalbaar. Dankzij Leuven 07-Rechtdoor werd de schadelijke geluidbelasting in de Leuvense regio teruggeplaatst waar hij al decennialang was gelokaliseerd, conform de Europese Richtlijn 2002/30, de Europese Verordening 2014/598 en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Maar deze vliegprocedure dient nu eindelijk te worden geoptimaliseerd, met onder meer de aankomstroute rechtstreeks en langzaam dalend vanaf Sint Truiden naar het zuiden en dan via Waterloo, om zo het oosten van Leuven en Brussel verder te verlichten. Alsook met een geluidsarme vertrekprocedure in de 20km lange 07-Corridor van Zaventem tot Rotselaar.

Voor de Brussels perimeter is dit echter niet meer mogelijk. Zeker daar er niet alleen voor alle opstijgende vliegtuigen maar ook voor de landingen boven Brussel (landen op de banen 07) of de Oostrand (landen op de baan 01) een oplossing moet gevonden worden. Die bestaat jammer genoeg niet meer zonder de luchthaven of de landingsbanen te verplaatsen. Dit laatste zou dan weer opnieuw voor een onoplosbaar probleem in de Leuvense regio zorgen.

Bij herhaling hebben wij tevergeefs aangedrongen, via diverse kanalen, op een strategische studie over de luchtvaartactiviteit en haar netto toegevoegde waarde (tewerkstelling minus productiviteitsverlies door de geluidsoverlast, leerstoornissen bij kinderen, gezondheidsschade en hinder). ARL kiest bijgevolg voor een zakenluchthaven, met een hoge toegevoegde waarde en grote tewerkstelling per passagier. Een luchthaven die compatibel is met de uitbouw van een kennisindustrie in Leuven rondom de KU Leuven en UZ Gasthuisberg. Dat zal een betere, meer structurele en grotere tewerkstelling genereren, dan binnen het achterhaald model van de uitbouw van Zaventem als logistiek platform voor luchtverkeer. De luchtvaart is momenteel immers een industrie die zelfs niet in staat is de BTW en accijnzen op kerosine te betalen,.... laat staan de bewezen schade aan de omliggende bevolking te erkennen en te vergoeden.

Bemerk ook dat juist die bewonersgroepen die tegen beter weten in pleiten voor spreiding, het voortbestaan van de luchthaven op de helling zetten. Inderdaad, door eisen te stellen die in strijd zijn met de vigerende wetgeving (zie supra), blokkeer je elke legitieme oplossing.

De politiek heeft al een aantal keer blijk gegeven van een doordachte strategische visie op lange termijn in dit dossier. Voorbeelden zijn de invoering van QC limieten in 2008, met het oog deze stelselmatig aan te scherpen (al is dit jammer genoeg niet gebeurd) en de beslissing tot invoering van de Leuven 07-Rechtdoor in 2008-2010 die de geluidbelasting terugplaatst in de 07-Corridor. We hopen dat de regering op dergelijk elan verder gaat door de hinder nu eindelijk ook structureel te verminderen.

Alliantie Regio Leuven, 2017-03-07

Contact en Informatie: [www.alliantieregioleuven.be](http://www.alliantieregioleuven.be)

Labels: luchthavendossier, vliegverkeer Zaventem, Ruimtelijke Ordening, nachtvluchten, actiecomités