

Persbericht

Alliantie Regio Leuven – Vrijdag 12/06/2015

Vliegtuiglawaai schaadt de gezondheid: 15 jaar van leugens doorprikt

Vandaag heeft een breed gedragen persconferentie plaats waarbij een sterke beperking van de luchthavenactiviteiten in Zaventem (eventueel gevolgd door een verhuis) wordt geëist. Ook Alliantie Regio Leuven (ARL) heeft dit initiatief ondertekend. Wij stellen namelijk vast dat zowel de Vlaamse als de federale overheid geen enkele ernstige inspanning doet om de geluidshinder rond Zaventem professioneel aan te pakken. Meer nog, wij stellen ernstige dysfuncties vast tot zelfs volledige obstructie voor het uitvoeren van elk verbetervoorstel:

- De kaarten die de geluidshinder rond Zaventem tonen, worden opgemaakt en betaald door de vervuiler: Brussels Airport Company (BAC) (ter analogie: beeld U in dat het anti-rokersbeleid bepaald en betaald zou worden door tabaksfabrikanten). Hierbij worden veel te zwakke normen gebruikt en wordt gewerkt met simpele jaargemiddeldes zodat het werkelijk aantal gehinderden (met de bijhorende gezondheidsproblemen) met een factor 4 onderschat wordt.
- De gemeenten Aarschot, Haacht, Holsbeek en Rotselaar hebben een rechtszaak aangespannen tegen de vliegroute Leuven 07-Rechtdoor omdat 'de vogeltjes niet rustig meer kunnen broeden'. Minister Galant heeft vervolgens nagelaten een advocaat te sturen (er was dus geen tegenpartij die de route verdedigde) waardoor de rechter geen andere keuze had dan de klagers gelijk te geven. De route is nochtans een essentieel onderdeel van de luchthavenakkoorden (plan Schouppe); is een onderdeel van het huidige regeer-akkoord; minimaliseert de overlast (geen bochtwerk op lage hoogte); krijgt daarom de voorkeur van de gemeenten dichtst bij de luchthaven die het meeste lawaai moeten dragen; is ingevoerd na een jarenlange studie in samenwerking met internationale experts en is conform de Europese richtlijnen. Kijk, als politici zelf op basis van valse groene argumenten het juridisch draagvlak van de luchthaven onderuit halen en zo de werkgelegenheid in gevaar brengen, dan kan men de luchthaven beter verhuizen.

- De Vlaamse overheid lacht de gemeente Herent uit omdat ze in haar ruimtelijk structuurplan bewoning probeert te verbieden op die plaatsen waar er onhoudbaar veel vliegtuiglawaai is. Meer nog, Vlaanderen laat toe dat gemeenten (goedkope?) gronden verkavelen onder historische (referentiejaar 2000 en vroeger) lawaaicorridors. Die mensen gaan vervolgens klagen tegen het lawaai en vinden dan gehoor bij diezelfde overheid. Zo komt men tot absurde stellingen als 'billijke spreiding'. Bij dit principe wordt het lawaai verschoven van hen die bewust of misleid en onbewust onder zulke lawaaicorridor zijn gaan wonen, naar diegenen boven wiens hoofden vroeger slechts sporadisch vliegtuigen vlogen.
- Jarenlang hield men vol dat de vliegroute Leuven 07-Rechtdoor niet mogelijk was. Een argument om dan maar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met de voeten te treden. Het RSV voorzag nochtans: "Om de luchthaven van Zaventem voldoende ontwikkelingsmogelijkheden te geven wordt: geen verdere ruimtelijke ontwikkeling van de woonfunctie toegelaten in de kernen, die binnen de lawaaicorridors gelegen zijn." Vallen de maskers nu af van de grondspeculanten die grof geld dachten te verdienen (of misschien al verdiend hebben) door het verkavelen van gronden binnen de 07-corridor, dit is in het verlengde van de twee parallelle banen tot in Aarschot? Hun plannen dreigen onmogelijk te worden als de Leuven 07-Rechtdoor behouden blijft. Moet daarom de route verdwijnen?
- De regering laat na om de vliegtuigroutes te optimaliseren. Routes kunnen stiller. Meer nog, sommige procedures die de overlast zouden beperken, worden niet uitgevoerd. Het moedwillige en onnodige wakker maken van mensen 's nachts is foltering. De streek rond Zaventem is het Guantánamo van Europa geworden.

Het is logisch dat actiecomités bijgevolg een sterke beperking van de luchthavenactiviteit in Zaventem tot zelfs een verhuis, durven te eisen. Uiteindelijk stuurt de regering door haar non-beleid daar immers zelf op aan. Inderdaad, de politici -zowel Vlaams als federaal- zijn moedwillig passief in dit dossier en maximaliseren zodoende de overlast voor de omwonenden. Op die manier zeggen de politici zelf dat de tewerkstelling in Zaventem voor hen niet belangrijk is.

Wij, van **Alliantie Regio Leuven**, hadden het nochtans liever anders gezien. Samen met WerkGroepLeuven leveren we al jaren objectief onderbouwde dossiers af die een stappenplan bevatten naar een **leefbare luchthavenregio met behoud van tewerkstelling**. Om dat doel te bereiken, zijn wel een aantal beleidswijzigingen onvermijdbaar:

1. Het correct en gedetailleerd in kaart brengen van de geluidshinder in de gemeenten rond de luchthaven, conform de WHO-geluidsrichtlijnen en EEA-aanbevelingen (dus zeker GEEN gewone jaargemiddelden waarmee men veel hinder en gezondheidsrisico verdoezelt).
2. Het voeren van een degelijk ruimtelijk ordeningsbeleid rond de luchthaven. Dat betekent onder andere 1/ een verbod op verdere bebouwing binnen de historische (referentie jaar 2000) lawaaicorridors (eventueel met vrijwillige onteigening); 2/ het gebruik van de historische lawaaicorridors voor zowel landend als opstijgend verkeer en 3/ het uitwerken van een degelijk geluidsisolatieplan inclusief geluidstille ventilatie.
3. Het uitwerken van stille stijg- en landingsprocedures geoptimaliseerd per route.
4. Het evalueren van de verschillende activiteiten op de luchthaven waarbij de economische meerwaarde afgewogen wordt ten opzicht van de maatschappelijke minwaarde. Die minwaarde volgt uit de negatieve effecten van de geluidsbelasting zoals verstoorde nachtrust, risico op verhoogde bloeddruk- en hartproblemen, leerachterstand bij kinderen, verlaagde productiviteit,... Zo is de nachtelijke luchthavenactiviteit wellicht onrendabel in deze dichtbevolkte regio. BAC heeft een heilige schrik van dergelijke studies. Dit werd onlangs nog bewezen toen BAC zelfs de vraag tot impactstudie weigerde op te nemen in het verslag van de "Overlegcommissie Luchthaven"! Nochtans is de enige toekomst van Zaventem die van een zakenluchthaven met hoofdzakelijk activiteiten met een hoge toegevoegde waarde.

Het uitvoeren van bovenstaand stappenplan is de enige manier waarbij men opnieuw een maatschappelijk draagvlak voor de luchthaven kan creëren en zodoende de werkgelegenheid op lange termijn verzekeren.

Uiteindelijk zijn het de politici die beslissen. De omwonenden koppelen gewoon logische consequenties aan het gevoerde beleid.

Meer info : www.alliantieregioleuven.be