

Persbericht

Alliantie Regio Leuven – Zondag 03/07/2016

Crashdossier vliegtuighinder in de Leuvense regio: waar raakte de logica zoek?

De saga rond het crashdossier van Zaventem kende midden juni 2016 zijn orgelpunt toen de Brusselse regering de Belgische staat voor de rechtbank daagde, omdat Brussel geen enkel vliegtuig meer boven zijn grondgebied zou dulden.

Hoe is het toch zover kunnen komen dat de hele luchthavenregio ondertussen bezaaid is met allerhande actiegroepen die elkaar al dan niet openlijk bekampen? Dit toont aan dat het zo geroemde “billijke spreidingsplan” uit 2004 en de structurele wijzigingen van de decenniaoude windnorm en/of haar modaliteiten sinds het jaar 2000 (onder Durant), juist méér problemen creëerden, in plaats van ze op te lossen.

Zelfs in de Leuvense regio, die historisch gezien nochtans helemaal geen problematiek van vliegtuighinder kende, bestaan ondertussen al 2 verschillende en elkaar tot in de rechtbank bekampende actiegroepen. Dat is niet alleen spijtig, maar vooral ook heel eigenaardig. Want Leuven heeft als enige regio rond de luchthaven zijn probleem van vliegtuighinder steeds zeer adequaat kunnen oplossen door van bij het ontstaan van de luchthaven aandacht te hebben voor de essentiële regels van goed bestuur en de vliegtuighinder consequent te concentreren. De geluidshinder in de Leuvense regio werd immers decennialang gedurende meer dan 97 % van de tijd integraal geconcentreerd in de 07-lawaaicorridor, zodat alleen daar de WHO-geluidsrichtlijnen (moesten) geschonden worden. Een schoolvoorbeeld van ruimtelijke ordening, zeg maar.

Sinds 2000 werd de Leuvense regio onder het mom van wat doorgaans versleten wordt als een “billijke spreiding”, slachtoffer van de structurele wijziging in het vliegverkeer vanaf Zaventem (Brussels Airport): door de wijziging van de windnorm kon er systematisch meer en meer opgestegen worden richting Leuven, zodat er over Brussel en de Noordrand (thuisbasis van Anciaux) en de Oostrand steeds minder en minder moest opgestegen worden.

Daarenboven ‘vergat’ men tussen 2000-2014 bewust rekening te houden met deze decennialang gegroeide ruimtelijke ordening in de Leuvense regio. Bij mooi weer, als de vliegtuigen richting Leuven opstegen, lag deze 07-lawaaicorridor er plots ‘werkloos’ bij. De vliegtuighinder werd zo maar in een nieuwe lawaaicorridor gedumpt. Dit verklaart het ontstaan van de eerste actiegroep tegen het vliegtuiglawaai in de Leuvense regio, Alliantie Regio Leuven (ARL). Zij groepeerde de inwoners van de west- en zuidrand van Leuven (naar waar een deel van de lawaaihinder plots werd verschoven).

Pas na meer dan 10 jaar werd deze fout rechtgezet door de invoering van de Leuven 07-Rechtdoor op 6 maart 2014: in uitvoering van het Luchthavenakkoord 2008-2010 werd de vliegtuighinder terug geconcentreerd in de historische 07-Corridor.

Maar om één of andere reden 'vergat' men deze keer de Leuven 07-Rechtdoor procedure correct uit te voeren! Hoe komt het dat goed bestuur telkens opnieuw onmogelijk wordt gemaakt?

Maar ondertussen was ook de tweede actiegroep tegen vliegtuiglawaai een feit: 'Leuven Rechtdoor', die inwoners ten oosten van Leuven en zelfs inwoners van in de historische 07-lawaacorridor groepeert. Dit actiecomité daagde prompt de Belgische Staat voor de rechter om de Leuven 07-Rechtdoor procedure te laten schrappen. Deze mensen schuiven als oplossing voor de vliegtuighinder in de Leuvense regio niet de historisch gegroeide situatie met concentratie in de 07-Corridor naar voren. Ze zien eerder een 'opportunititeit' in de wakkunen-we-nu-in-godsnaam-hebben-tegen-een-'billijke spreiding'-mentaliteit, en blazen daarmee het decennialang gegroeide ruimtelijke evenwicht in de Leuvense regio volledig op, met in de voortrekkersrol nota bene Leuvense mandatarissen van de partij Groen. Ondertussen heeft de rechter alle kritiek op de Leuven 07-Rechtdoor procedure verworpen en beslist dat de procedure niet hoeft geschrapt te worden.

Het principe van concentratie van vliegtuighinder binnen één enkele lawaacorridor bleek decennialang een zeer adequate oplossing voor de Leuvense regio. Indien men ook in de regio ten westen van de luchthaven dit principe sinds het ontstaan van de luchthaven consequent had volgehouden, dan hadden de opeenvolgende ministers van Mobiliteit hun tanden niet één voor één moeten stukbijten op dit crashdossier dat Zaventem ondertussen geworden is. Want niets gaat boven een goede ruimtelijke ordening om de lawaaiproblematiek (van de luchthaven van Zaventem) terdege aan te pakken.

Je kan de 07-Corridor misschien nog het best vergelijken met een autostrade, waarin logischerwijze het gros van het doorgaand autoverkeer bewust geconcentreerd wordt. Niemand die het vervolgens in zijn hoofd haalt om daarna 'onder het mom van billijke spreiding' op te werpen dat deze auto's bijvoorbeeld in het weekend en op zonnige dagen ook zouden kunnen omgeleid worden door dorpskernen.

Neen, de ganse Leuvense regio heeft geen acute last van het NIMBY-syndroom, maar de werkelijke reden voor al dat gemor in deze regio ligt wel voor de hand.

Gezond verstand blijkt ook in een dossier als dat van het vliegtuiglawaai onontbeerlijk! Hopelijk groeit dat besef ook bij de politici vooraleer de vliegwet gestemd wordt.

We hebben alle vertrouwen in de nieuw aangetreden minister, de heer F. Bellot, om de optimalisering van de Leuven 07-Rechtdoor eindelijk en kordaat aan te pakken en de nodige bijkomende maatregelen te treffen om goed bestuur duurzaam te verzekeren.

Alliantie Regio Leuven, 2016-07-03

Contact en Informatie: www.alliantieregioleuven.be

Labels: ruimtelijke ordening, Leuven rechtdoor, Leuven 07-Rechtdoor, vliegverkeer Zaventem, geluidsbelasting