

## Persbericht

Alliantie Regio Leuven – Donderdag 01/09/2016

# Rechtszaak tegen Leuven 07-Rechtdoor: de logica ver voorbij!

Zelden worden actiegroepen tegen vliegtuiglawaai ernstig genomen. Immers: *“Als je dichtbij de luchthaven gaat wonen, moet je achteraf ook niet komen klagen!”*

Toch moeten we dit laatste nuanceren: de meeste inwoners van de luchthavenregio hebben zich vooraf wel degelijk geïnformeerd over waar welke hinder te verwachten viel. Maar wat als juist de bevoegde instanties zelf het decennialang gegroeide evenwicht en het verwachtingspatroon van de omwonenden (bewust en stelselmatig) negeren en hiermee grondspeculanten en verkavelaars vrij spel geven?

Vliegtuighinder blijft voor de meeste Vlamingen (gelukkig) een ‘ver van mijn bed show’. Daarom kunnen we de enorme impact van een falend overheidsbeleid inzake hinderaanpak beter illustreren aan de hand van meer courante voorbeelden zoals wateroverlast door overstromingen en lawaaioverlast door autoverkeer of luide muziek.

Stel: in woongebied bevindt zich reeds jaar en dag een vergunde dancing. Dan is er daarrond normaal gezien spontaan een (ruimtelijk) evenwicht ontstaan, dat een weerspiegeling is van het specifieke verwachtingspatroon bij de omwonenden en vice versa. Ofwel woon je dichtbij de dancing en deert de overlast je niet (die hoort er nu eenmaal bij). Ofwel ontloop je bewust de overlast door te kiezen voor een woning op redelijke afstand van de dancing. De personen die deze laatste keuze maakten hebben inderdaad volkomen gelijk als ze hevig protesteren wanneer de plaatselijke overheid de dancing en bijhorende overlast (luide muziek en zware verkeersdruk) plots zou doen verplaatsen naar hun stil en autoluw woongebied en daarmee de ruimtelijke ordening helemaal op zijn kop zou zetten.

Het concept van autostrades heeft tot doel om het grootste deel van het doorgaand verkeer in een smalle corridor te concentreren. Niemand die het vervolgens in zijn hoofd haalt om tijdens het weekend of op zonnige dagen de colonne auto’s te gaan omleiden doorheen dorpskernen teneinde - onder het mom van ‘eerlijke spreiding’ - de aanpalende woonwijken even op adem te laten komen. Er bestaan andere maatregelen om de verkeershinder met bijhorende lawaaioverlast en luchtvervuiling aan te pakken en te minimaliseren.

Om overstromingen van woongebieden te vermijden, werkt men sinds mensenheugenis met natuurlijke (historische) overstromingsgebieden, die telkens onder water lopen bij overmatige regenval en extreme waterstand van de rivier. Wat zouden de burgers denken wanneer de overheid - om de enkele inwoners te sparen die zich, tegen beter weten in, toch in dit overstromingsgebied gingen vestigen - besluit om dit voorziene overstromingsgebied alsminder te gebruiken en de wateroverlast beurtelings ook af te wentelen op de tot dan toe

droog gebleven dorpscentra in de omgeving? En dit alles zagezegd onder het mom van “evenwichtige spreiding van de lasten”.

Absurde voorbeelden? Nogal evident! En toch is in het dossier van de vliegtuighinder nu precies dit hét scenario waarmee de Leuvense regio te maken kreeg in de periode 2000-2014. Decennialang, sinds het ontstaan van de luchthaven, werd het vliegverkeer in deze regio quasi permanent (97 % van de tijd) geconcentreerd in de 07-lawaaicorridor in het verlengde van de landingsbanen 25/07 (en zich uitstrekkend van de luchthaven tot in Rotselaar, ten noordoosten van Leuven). Dit vertaalde zich voor de ganse Leuvense regio in een enorme transparantie: decennialang was er enerzijds de zekerheid dat er constant hinder te verwachten was in of langsheen de 07-lawaaicorridor. En elders in de Leuvense regio hoefden (kandidaat) inwoners niet bevreesd te zijn voor noemenswaardige lawaaioverlast van vliegverkeer. Maar ...na gesleutel aan de windnormen op vraag van de Brusselse regio en de Noordrand hebben de bevoegde instanties in de periode 2000-2014 - in toenemende mate en tegen alle regels van degelijk bestuur in - een deel van de vliegtuighinder verlegd naar de regio ten westen en zuiden van Leuven, bij omwonenden die deze hinder in geen geval konden ‘verwachten’.

Na doorgedreven studies werd in uitvoering van het luchthavenakkoord van 2008-2010 van de Regering Letermé, en ondanks verregaande obstructie, op 6 maart 2014 de procedure Leuven 07-Rechtdoor uiteindelijk operationeel. Inderdaad, dit luchthavenakkoord, met de Leuven 07-Rechtdoor als sluitstuk voor de Leuvense regio, werd effectief opgenomen in alle nieuwe regeerakkoorden sinds 2010 en werd dus bovendien goedgekeurd door de Kamer, de Senaat en het Vlaamse parlement. Deze route herstelt immers de ruimtelijke ordening in de Leuvense regio en plaatst het luchtverkeer terug in haar historische bedding. Het was dan ook niet meer dan logisch dat de rechter in zijn vonnis van 6 april 2016 in een meer dan 100 pagina's tellend document de Leuven 07-Rechtdoor procedure heeft bevestigd.

Inderdaad, het spreiden van vliegverkeer op lage hoogte over de dichtbevolkte dorpscentra en het dichtbevolkte Leuven, weg van de historische en dunbevolkte 07-lawaaicorridor, onder het mom van “eerlijke spreiding”, is totaal onredelijk. Erger nog, vliegverkeer terug over de Leuvense west- en zuidrand sturen zou een prominent voorbeeld zijn van nefast beleidsfalen.

Alliantie Regio Leuven, 2016-09-01

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

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