

DE LUCHTHAVEN,  
UW JOB OF UW LEVEN

Willen we meer jobs of een betere gezondheid? Dat is de inzet van de strijd om de luchthaven. Maar zijn die twee doelen écht onverzoenbaar? Heeft de luchthaven geen kans op

# Minder vliegtuig- lawaai kan ook zonder boetes

Van stille nachten over isolatie tot betere ruimtelijke ordening of – jawel – zelfs een verhuizing. Kunnen buurlanden inspiratie bieden om het lawaai van Brussels Airport aan te pakken?

VAN ONZE REDACTEUR

**JEF POPPELMONDE**

BRUSSEL | Vliegtuiglawaai en volkswoede, ze gaan niet alleen in Brussel hand in hand. In Londen moest de politie eerder dit jaar uitrukken nadat drie mannen zich hadden vastgeketend aan hun auto's, waarmee ze een cruciale tunnel naar London Heathrow versperden. Hun doel: de aanleg van een derde start- en landingsbaan tegenhouden.

Overall ter wereld worstelen overheden en luchthavenuitbaters al decennialang met de tweestrijd tussen rendabiliteit en jobs en de leefbaarheid voor de omwonenden. Om die laatste te garanderen, kiest de Brusselse regering ervoor geluidsnormen op te leggen en overtredingen te beboeten, tot ongenoegen van de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen.

Kan het anders? Een blik op het buitenland toont een waaier aan maatregelen die overheden kunnen nemen om de leefbaarheid rond luchthavens te verhogen. En die hoeven niet noodzakelijk banen te kosten.

## Langere nachten, minder klachten

Zijn opstijgende en dalende vliegtuigen overdag vreselijk lastig, 's nachts worden ze een waar gevaar voor de volksgezondheid. Onderzoek toont aan dat voor iedere extra decibel aan vliegtuiglawaai het risico op een hart- of herseninfarct toeneemt met 5 procent.

Daarom beperken overheden wereldwijd het aantal nachtvluchten. Op Brussels Airport (BA) mogen op jaarbasis maxi-

maal 11.000 vliegtuigen landen tussen 23 uur en 6 uur, terwijl hoogstens 5.000 vluchten mogen opstijgen. Dat leidt tot gemiddeld 45 vliegbewegingen per nacht. Op vrijdag na 1 uur en in het weekend na 24 uur mag, op een uitzondering na, geen enkel vliegtuig vertrekken.

Daarmee situeert BA zich in de Europese middenmoot: London Heathrow laat amper zestien vliegbewegingen per nacht toe, op Schiphol Amsterdam zijn dat er 88.

Maar misschien belangrijker nog dan de hoeveelheid vluchten is de lengte van de 'nacht'. In die periode gelden strengere normen: alleen de minder luidruchtige vliegtuigen zijn toegestaan, landen moet gebeuren vanop grotere hoogte en als het kan via een stille glijvlucht.

Op Schiphol werd de 'nacht' twee jaar geleden verlengd: in plaats van tussen 23 en 6 uur, zoals op BA, is het er sindsdien 'nacht' van 22.30 uur tot 6.45 uur. De verlenging kwam er na een succesvolle proef, waaruit bleek dat daardoor zo'n zevenhonderd mensen minder ernstig gehinderd werden dan voorheen.

En het kan nog radicaler: op heel wat kleinere luchthavens, zoals die van het Duitse Hamburg, het Italiaanse Napels of het Franse Toulouse, maar ook op Frankfurt International Airport – de op drie na drukste luchthaven van Europa – is het tussen 23 en 5 uur volledig stil. Er mag dan geen enkel vliegtuig landen of vertrekken. De maatregel volgde in Frankfurt op wekenlange bezettingen van de grootste luchthaventerminal door duizenden omwonenden.

## Iedereen isoleert (behalve België)

Rondom vrijwel alle grote Europese luchthavens zijn de huizen die zwaar door vliegtuiglawaai getroffen worden, op kosten van de overheid of de luchthaven zelf geïsoleerd. De Nederlandse regering trok liefst een half miljard euro uit om tussen 1983 en 2012 ruim 9.800 woningen en openbare gebouwen rondom Schiphol van isolatie te voorzien.

In België is een dergelijke maatregel nooit genomen.

**Vijftien jaar geleden was het wel bijna zo ver.** De berekeningen waren ge-

beurd: 12.770 woningen kwamen in aanmerking, de kosten werden op 150 miljoen euro geraamd. Maar het plan verdween in de prullenmand. De regering besloot immers niet naar een concentratie, maar naar zo veel mogelijk spreiding van vliegbewegingen te streven.

'Het heeft pas zin om isolatiemaatregelen op te leggen wanneer het exploitatiekader van de luchthaven vastligt', luidt het bij minister van Milieu Joke Schauvliege (CD&V). Ze wacht op minister Belot en zijn 'vliegwet', die de vliegroutes voor eens en voor altijd moet vastleggen – 'betonnen'. 'Zolang van ons gevraagd wordt om over miljoenen huizen te vliegen, kunnen wij onmogelijk opdraaien voor de isolatie daarvan', klinkt het bij Brussels Airport. (poj)



De oriëntatie van de start- en landingsbanen op Brussels Airport is

## Aan de verkeerde kant van de stad

Stijgt er vanuit Frankfurt dan 's nachts geen enkel vliegtuig op? Toch wel, maar verder van de bewoonde wereld, vanop de kleinere luchthaven Frankfurt-Hahn. Die ligt op 125 km van de grootstad en kreeg forse investeringen van beheerder Fraport AG, dat op die manier Frankfurt Airport ontlastte.

Voorbeelden van luchthavens die (een deel van) hun activiteiten verplaatsten naar meer afgelegen gebied wegens hinder en/of een gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden zijn er in overvloed, zegt Hugo Gordijn, die onderzoek doet bij het Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. 'Parijs is intussen aan zijn derde luchthaven toe, net als München. Ook in Noorwegen, Zweden en Finland kon nog ruimte gevonden worden voor een nieuwe lucht-

haven ver van de stad. Milaan kreeg er Malpensa bij.' En ga zo maar door.

'Maar zet alle luchthavens van Europa naast elkaar, en ik denk niet dat er één is die nog slechter gelegen is dan die in Zaventem', zegt Luc Dekoninck (UGent), die mee het jaarlijkse *geluidscontourenrapport* van de luchthaven opstelt. Niet dat die zo uitzonderlijk dicht bij een stadscentrum ligt: ook Schiphol ligt met 12 kilometer dicht bij Amsterdam, net als Frankfurt Airport.

Het grote verschil zit hem in de oriëntatie van de start- en landingsbanen. Zelden leiden die vliegtuigen over zo'n dichtbevolkt gebied als in Brussel. De banen in een andere richting leggen is nooit een optie geweest: de wind laat dat niet toe. 'Brussels Airport ligt sinds jaar en dag aan de verkeerde kant van de stad.'

groei als de omwonenden een betere nachtrust willen? Of zijn er alternatieven? *De Standaard* zoekt het uit.

**Vandaag (slot):** Wat we kunnen leren van onze buurlanden.



een probleem. Weinig luchthavens leiden vliegtuigen over zo'n dichtbevolkt gebied als Brussel. © Jimmy Kets

## London Heathrow laat amper 16 vliegbewegingen per nacht toe, op Schiphol Amsterdam zijn dat er 88

**'Ik denk niet dat er in Europa één luchthaven slechter gelegen is dan die in Zaventem'**

LUK DEKONINCK  
UGent

### 'Bouwstop rond luchthaven'

En nog steeds komen er in de omgeving van de luchthaven heel wat nieuwe woningen bij. 'Wanneer ik ter plaatse metingen uitvoer, stoot ik telkens weer op straten vol nieuwbouwwoningen', zegt Dekoninck. 'Wie verzint zoiets? Als de luchthaven, of een deel ervan, verhuizen geen optie is, dan moeten we er op zijn minst op toezien dat niet nog meer mensen onder de vliegroutes gaan wonen. Er moet een bouwstop komen.'

Tal van buitenlandse overheden voeren al jarenlang een actief beleid van ruimtelijke ordening, bedoeld om wonen en vliegen zo veel mogelijk ruimtelijk op elkaar af te stemmen. Zo is de woningbouw in een ruime omtrek rond de start- en landingsbanen van Schiphol al dertien jaar lang

aan strikte voorwaarden onderworpen. In het gebied waar een gemiddeld geluidsniveau van 58 decibel wordt gemeten, was de bouw van nieuwe woningen, ziekenhuizen of scholen tot vorig jaar volledig verboden.

In een vergelijkbaar gebied rond BA woonden in 2015 ruim 96.000 mensen. Maar de Vlaamse en de Brusselse overheden hebben tot vandaag amper een beleid van ruimtelijke ordening rond de luchthaven.

### Gebrek aan stabiliteit

In het 'actieplan omgevingslawaaï' van de Vlaamse overheid worden 'een bouwverbod op bouwrijpe percelen' en een 'verbod op het aansnijden of verder ontwikkelen van woonuitbreidingsgebieden' naar voren geschoven. Maar de kans dat daarvan snel werk wordt gemaakt, lijkt

uiterst klein. 'Het probleem van de luchthaven is het gebrek aan stabiliteit op het vlak van banengebruik en vliegroutes', luidt het bij minister van Milieu Joke Schauvliege (CD&V). 'Ingrepen in de ruimtelijke ordening blijven daardoor noodgedwongen dode letter.' Hetzelfde geldt voor de isolatie van zwaar getroffen woningen (*zie inzet*).

Buitenlandse voorbeelden tonen dat mogelijkheden om geluidsoverlast voor omwonenden terug te dringen legio zijn, ook zonder daarbij het aantal vliegbewegingen te verminderen. Dat wordt ook bij Brussels Airport bevestigd. Maar vooraleer er ook maar iets kan gebeuren, 'is er nood aan een stabiel en coherent kader waarbinnen de luchthaven zich kan ontwikkelen', klinkt het. Dat kader laat al vele jaren op zich wachten.

## Massage in afwachting van uw vlucht

### Brussels Airport wil investeren in luxueus comfort.

De luchthaven wil binnenkort wachtende passagiers laten genieten van wellness, fitness en gastronomie.

Zo denkt de luchthaven aan een **wellness- en een fitnessruimte** na de veiligheidscontroles. Daar zouden passagiers voor hun vlucht vertrekt even hun benen kunnen strekken op de loopband, of hun stress laten wegwerken op de massagetafel. Daarnaast lopen ook al gesprekken met zeker één topchef om een **gastronomisch restaurant**

te openen op de luchthaven. Dat zou ook toegankelijk moeten zijn voor bezoekers van de luchthaven of zakenlui. Ze zullen er kunnen tafelen met zicht op vertrekkende en aankomende vluchten.

'Dit soort luxe is ontstaan in het Midden-Oosten en is nu dé trend in alle grote luchthavens ter wereld', zegt Britta Baeke, reisexperte van Travel Express. 'De luchthavens van Amsterdam, Parijs en Frankfurt hebben het al geïntroduceerd. Voor veel passagiers, en zeker voor zakenreizigers, is alleen shoppen passé. Als je enkele uren op een luchthaven moet doorbrengen voor een aansluitende vlucht, ben je snel rond. Een massage of uurtje op de spinningfiets zijn dan best aantrekkelijk.' (jf)