

Persbericht

Alliantie Regio Leuven – Zondag 26/11/2017

Alleen een dwaas creëert een nieuwe vuilbak voor vliegtuiglawaai in de Leuvense regio

Wat er tijdens de voorbije jaren en maanden in de politieke arena en in de pers bediscussieerd en voorgesteld werd in verband met de problemen rond de luchthaven van Zaventem heeft in hoge mate te maken met verkeerde beleidsbeslissingen in het verleden en van korte termijnvisie van plaatselijke besturen. Nu wordt er langs alle kanten gezocht naar manieren om de nefaste gevolgen hiervan te verschuiven .

De Leuvense regio, ten oosten en zuidoosten van de luchthaven, kan maar beter uiterst alert zijn of er wacht haar een toekomst als ‘lawaai vuilbak’ van Brussels Airport. Vergezocht? Totaal niet als je weet wat voor manoeuvres zich momenteel achter de schermen afspelen.

De plannen liggen ter studie om het luchtverkeer volledig te verleggen naar de Leuvense regio, vanaf Leuven tot aan de Brusselse Oostrand. De gevolgen voor de regio zijn niet te overzien: onteigeningen en een geluidswal tot 20 meter hoog in Kortenberg, overdonderend grond- en opstijglawaai in **Kortenberg en Herent** en nieuwe vertrekroutes boven **Bertem, Heverlee (Leuven), Oud-Heverlee, Tervuren en Huldenberg** die intensief zullen gebruikt worden.

Waarom plots al deze wijzigingen?

Uitspraak Brusselse rechtbank

Vooreerst is er de uitspraak aangaande de milieustakingsvorderingen die de Brusselse minister van Leefmilieu indiende. De Brusselse rechtbank veroordeelde in juli 2017 de Belgische Staat tot de stopzetting van de schendingen van de Brusselse geluidsnormen tijdens de nacht (tussen 23 en 7 uur) op de Kanaalroute (Brussel), op de Ringroute (grens met Noordrand) en op de landingsroute naar baan 01 (Oostrand). De rechtbank legde tevens de verplichting op om een studie op te stellen met alternatieven zodat de Brusselse geluidsnormen kunnen gerespecteerd worden tijdens de dag. Minister van Mobiliteit Bellot ging niet in beroep tegen dit vonnis en moet het bijgevolg uitvoeren.

Uitbreidingsplannen Brussels Airport

Aan de andere kant wenst Brussels Airport zelf volop in te zetten op een substantiële uitbreiding van de luchthaven van Zaventem. Een megalomaan project waardoor de geluidshinder gigantisch zal toenemen – de luchthaven beweert van niet op basis van een half uitgevoerde geluidimpactstudie – terwijl er amper jobs zullen worden gecreëerd. Dit laatste blijkt duidelijk uit de nieuwe gegevens van de Nationale Bank van België (grafiek in bijlage: het aantal directe en indirecte arbeidsplaatsen gelieerd aan de luchthaven daalde met 10% terwijl de luchthavenactiviteit steeg met 32% in de periode 2009-2015). Deze uitbreiding dient volgens Brussels Airport gepaard te gaan met een uitbreiding van de huidige baaninfrastructuur naar het oosten toe: zoals momenteel in Steenokkerzeel zullen voortaan ook vliegtuigen massaal westwaarts opstijgen in Kortenberg, waarvoor men een geluidswal moet aanleggen tot wel 20 meter hoog en die reikt tot aan de woonwijken van Kortenberg.

Druk van o.a. Brusselse actiegroepen

Tezelfdertijd maken een aantal Brusselse actiecomités, alsook actiecomités van (zuidwest) Tervuren en Overijse duidelijk wat Brussels Airport niet openlijk durft te doen. Ze onderschrijven niet enkel de megalomane uitbreiding van de baaninfrastructuur van Brussels Airport, maar tonen ook nieuwe routes voor opstijgingen vanaf banen 25R, 25L en 19. Het doel van dit alles? Het verplaatsen van alle historische geluidshinder vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Oostrand van Brussel naar de Leuvense regio. Inderdaad, met de nieuwe baaninfrastructuur hoeven de vliegtuigen niet meer per se te vertrekken van op baan 25R (Steenokkerzeel–Diegem) zoals het decennialang de regel was. Met de nieuwe baaninfrastructuur kunnen de vliegtuigen opstijgen van op baan 25L (Kortenberg–Zaventem) zonder nog het Brussels Gewest te moeten overvliegen.

Creatie van een vliegtuig-lawaai-vuilbak maakt nieuwe slachtoffers en vergroot het probleem

Wie worden de nieuwe slachtoffers? Enerzijds de enige gemeenten die de vliegcorridors grotendeels vrijhielden van bewoning, namelijk **Kortenberg, Erps-Kwerps, Veltem-Beisem, Winksele en Herent**. Zij zullen overdonderd worden met totaal nieuw, verschrikkelijk grond- en opstijglawaai met massale uitstoot van ultrafijn stof dat uitwaait tot meer dan 15 kilometer oostwaarts. Nadat ze al sinds het jaar 2000 vertrekkend verkeer over zich heen kregen ten gevolge van opeenvolgende wijzigingen aan de windnorm. Verlichting kwam er hier wel enigszins in 2014 door de invoering van Leuven 07-Rechtdoor, maar deze wacht nog steeds op haar optimalisering.

Anderzijds zullen de gemeenten **Sterrebeek, Vossem, Moorsel, Duisburg, Meerbeek, Everberg, Bertem, Leefdaal, Heverlee (Leuven), Oud-Heverlee, Sint-Joris-Weert, Neerijse, Korbeek-Dijle en Huldenberg**, tot diep in Waals-Brabant worden overvlogen door nieuw, intens en laag vliegend luchtverkeer.

In die ganse Leuvense regio, ten oosten en ten zuidoosten van de luchthaven, zullen de grenswaarden van geluidbelasting, zowel het termijngemiddelde als het piekgeluid, worden overschreden. De gevolgen daarvan op de bevolking zijn duidelijk wetenschappelijk onderbouwd: er is dodelijke gezondheidsschade, kinderen ondergaan ernstige leerachterstand, kenniswerkers lijden concentratieverlies en alle nachtrust wordt verstoord. Dit alles leidt tot economisch productiviteitsverlies, verlies van gezonde levensjaren, daling van vastgoedprijzen, verlies aan levenskwaliteit en economische aantrekkingskracht. Een **totale sociaal-maatschappelijke afgang van deze streek in de Leuvense regio** is te voorzien, in lijn met wat werd vastgesteld in andere Europese regio's waar dergelijke ingrepen werden doorgevoerd.

Bepaalde gemeentebesturen, en niet alleen in de Brusselse agglomeratie, mogen eindelijk wel eens beginnen met te bekennen dat zij in het verleden onbesuisd of moedwillig bouwvergunningen hebben verleend voor percelen die vlak onder de historische lawaai-corridors lagen. Het zou de politici sieren mochten zij eindelijk hiervoor de verantwoordelijkheid opnemen, in plaats van de hinder door te schuiven naar gemeenten die in het verleden een plichtsbewuste bouwpolitiek hebben toegepast.

Want dit is wel duidelijk: het altijd maar verplaatsen van de geluidbelasting is een vicieuze cirkel, zonder eindoplossing. In dat opzicht moet men ook stoppen met het populistische spelletje van spreiding. **Het vergroot het probleem.** Ook de Rechtbank vonniste in die zin door in cassatie de door de Noordrand gevraagde spreiding te vernietigen. Bovendien is spreiding een flagrante schending van de Europese regelgeving die een evenwichtige aanpak beveelt, waarbij het respect voor ruimtelijke ordening principieel vooraan staat. Deze regelgeving wordt door populistten stevast verdraaid in 'evenwichtige spreiding' wat **exact het tegenovergestelde is van ruimtelijke ordening!** Het wordt daarom hoog tijd dat de steden en gemeenten die het vertikten om een ruimtelijke ordeningsbeleid te voeren, op hun verantwoordelijkheid worden gewezen.

De vraag is echter ook of de gemeenten en politici in de fout gingen dan wel de luchthaven zelf. De exploitatievergunning is immers glashelder en ligt al sinds 2004 vast: de luchthaven moet de geluidsnormen, in casu deze van Brussel, respecteren (art.34). Maar ze weigerde dit tot dusver en wil de vliegtuigen over Vlaanderen sturen, nu Brussel start met boetes op overtredingen.

Een echte “oplossing” is mogelijk

Alle bovenstaande plannen bedreigen de westelijke Leuvense regio wezenlijk, terwijl er wel degelijk een **andere oplossing** bestaat. **Wij pikken het niet meer dat men oplossingen zoekt buiten de Europese wetgeving om. We eisen daarom nu een klaar en duidelijk antwoord van de politici:**

- een kordaat NEEN tegen de uitbreiding van de luchthaveninfrastructuur: geen taxibaan en ook geen verlenging van baan 25L/07R;
- een kordaat NEEN tegen elke nieuwe verschuiving van de geluidbelasting (ook niet door een veelvuldiger gebruik van baan 19 in de ‘optimalisatie’ fase);
- een onvoorwaardelijk JA aan de historische ruimtelijke ordening als enige oplossing om de schade door vliegtuiglawaai effectief en kordaat aan te pakken;
- een nieuw industrieel plan voor de regio dat de creatie van **volwaardige** jobs centraal stelt en dat voor de ontwikkeling van de regio meer toekomst biedt dan wat de (infernale en achterhaalde) transporteconomie te bieden heeft (cfr. studie NBB);
- de optimalisatie van de vertrekprocedure van alle vliegroutes (geoptimaliseerd in functie van hun profiel – bocht op lage hoogte versus rechtdoor – en met gebruik van waypoints);
- de drastische, weliswaar stapsgewijze verlaging van de QC limieten zowel voor de nacht als voor de dag zodat de vliegtuigen de Brusselse geluidsnormen kunnen respecteren;
- de herinvoering van de oude windnorm om de door Brussels Airport gevraagde verkeerspieken van het luchtverkeer op te vangen;
- de volledige vergoeding van de mensen in de vliegcorridors (voor verhuis en nieuwe woning) waar na invoering van voorgaande maatregelen de geluidsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie niet zouden kunnen gerespecteerd worden. De financiering hiervan valt ten laste van Brussels Airport (bv. via extra luchthaventarief te betalen door passagiers en cargo).

De Leuvense regio - die ironisch genoeg als enige regio de vliegtuighinder wist te ‘managen’ door middel van haar ruimtelijke ordening - mag geen nieuw hellegat (‘hellhole’) worden van Brussels Airport door deze ruimtelijke ordening in de Leuvense regio te vernietigen.

Alliantie Regio Leuven, 2017-11-26

Contact en Informatie: www.alliantieregioleuven.be

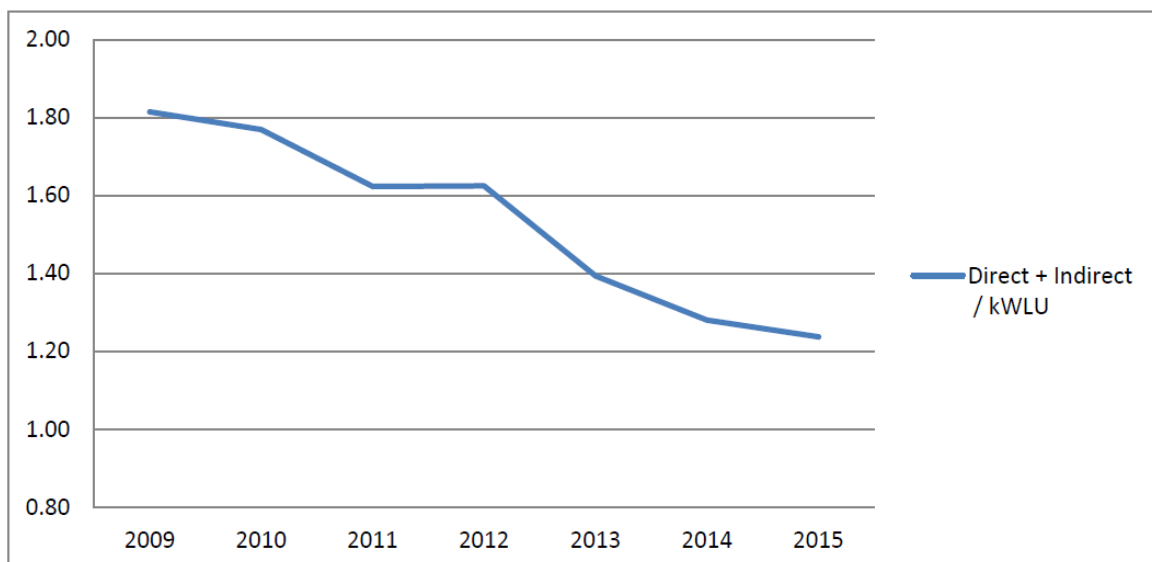
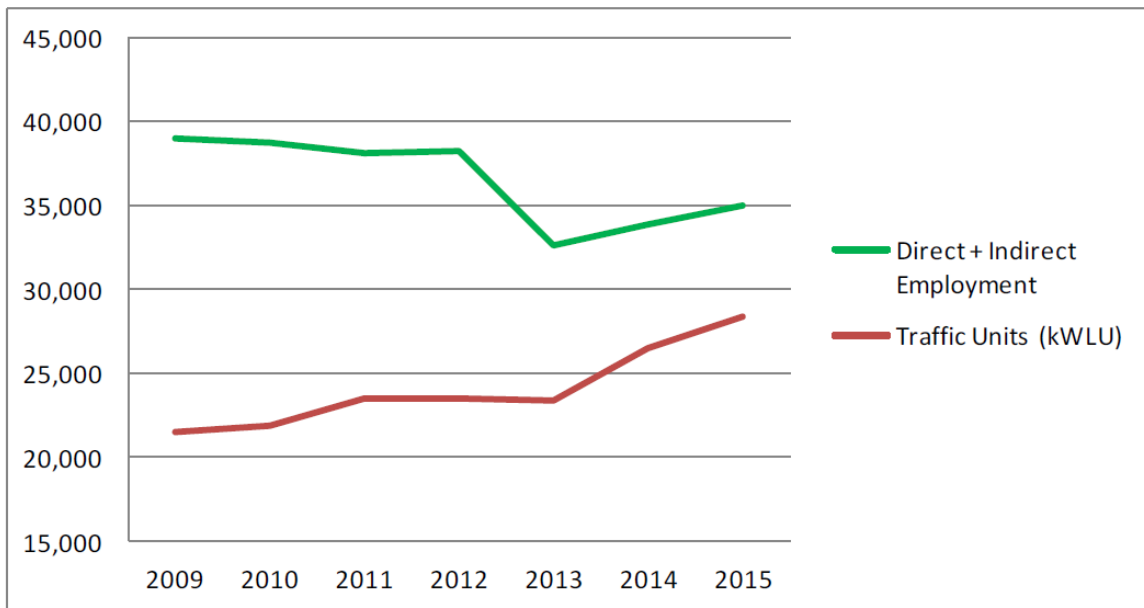
Labels: luchthavendossier, vliegverkeer, luchthaven Zaventem, ruimtelijke ordening, Brussels Airport, Vision2040, geluidsnormen, ultrafijn stof, industriële ontwikkeling

Evolution of Direct and Indirect Employment versus Traffic Units at Brussels Airport (analysis by WGL¹)

In period 2009-2015 (6 years):

- direct and indirect employment: -10% = -1.7% p.a.
- traffic units +32% = + 4.7% p.a.

(1 traffic Unit = 1 passenger or 100kg cargo = 1 Work Load Unit = 1 WLU, and 1000 WLU = 1 kWLU)



Source: NBB (Nationale Bank België), Brussels Airport Company, WGL Analysis

¹ Mission Statement: WerkGroepLeuven (WGL) is onafhankelijk van politieke partijen, maar wil wel samen met politici en overheid zoeken naar duurzame oplossingen. Opgericht naar aanleiding van de problematiek rond Zaventem, wil de werkgroep antwoorden bieden op maatschappelijk, socio-economische en financiële vraagstukken. Zij stelt zich ook ten dienste van belangengroepen, zoals vakbonden en bewonersactiegroepen, maar wenst dit te doen in alle onafhankelijkheid en gericht op het bekomen van breed maatschappelijk aanvaarde oplossingen.