

Open brief

Alliantie Regio Leuven – Zondag 29/04/2018

Aan alle betrokkenen bij het vliegtuiglawaai van op Zaventem

Het op dinsdag 24 april bekend geraakte vliegincident, waarbij op 23 februari II. twee opstijgende toestellen boven Leuven te dicht bij elkaar kwamen, werd met onwaarschijnlijke gretigheid opgeroepen door de actiegroep Leuven Rechtdoor, maar vreemd genoeg ook door nieuwsmedia als Het Nieuwsblad, Het Laatste Nieuws, De Morgen, Radio 2, ... Het vermelde incident is trouwens helemaal **niet** “rechtstreeks te wijten aan de uitwerking van de route Leuven Rechtdoor”, zoals de actievoerders zo maar op goed vallen uit, beweren. De uitwerking is dat Leuven Rechtdoor vlot werkt als eenieder zich strikt houdt aan de regels, zoals men trouwens in het verleden bij herhaling in de feiten heeft kunnen vaststellen.

De in maart 2014 ingevoerde vertrekprocedure Leuven 07-Rechtdoor voorziet zeer strakke richtlijnen. Wanneer een piloot bij opstijgen van op baan 07R om gelijk welke reden de opgelegde route vervroegd wil verlaten, dan moet hij eerst toelating vragen aan de verkeersstoren en hij mag slechtst afwijken nadat hij toelating heeft gekregen van de betrokken verkeersleider. Bij de met veel lawaai gewraakte afwijking van 23 februari II. gaat het echter eerder om het opzettelijk uitlokken van protest bij de Leuvense bevolking. Door vervroegd uit te wijken naar het oosten gaat het vliegtuig strak over het grondgebied van het dichtbevolkte Leuven. Maar dergelijke instructie van uitwijking zit totaal niet in de procedure L07RD. Protest is daarom terecht. Grondig onderzoek is absoluut nodig. Wie van hen – de piloot of de verkeersleider – de fout heeft gemaakt, moet dan ook zwaar gestraft worden.

Het is vreemd dat bijna gelijktijdig met vermelde lek een partijvoorzitter een Tweet verstuurt:

“Ik zat net voor Pasen samen met @FrancoisBELLOT aan tafel over de vluchtnormen en routes zoals Leuven Rechtdoor. Met positief resultaat! Want oplossingen bereik je door te praten. Dat is precies wat we doen. Hij heeft mijn gsmnr, ik het zijne. En dat werkt prima, ook vandaag.”

Deze Tweet klinkt wel charmant en steekt ongetwijfeld de actievoerders een hart onder de riem, maar betekent eerder dat er naar valse redenen wordt gezocht om bij het publiek de vluchtprocedure Leuven 07-Rechtdoor (L07RD) te torpederen. Er zou beter aan de actievoerders verteld worden dat hun miserie sterk gebonden is aan het feit dat naar Belgische gewoonte plaatselijke gemeentebesturen verkavelaars vrijspel hebben gegeven en dat er losjesweg bouwtoelatingen werden verleend voor bouwgronden die in de historische 07-lawaaicorridor zijn gelegen. Betrokken partijvoorzitter zou ook moeten weten dat de huidige start- en landingsbanen al meer dan 60 jaar in gebruik zijn en dat het preferentiële baangebruik al even lang geldt. Een verlichte geest vond in het begin van de 21^{ste} eeuw wel dat de tijd gekomen was om aan de windnormen en aan het historische routegebruik te gaan sleutelen. Hiermee speelde hij natuurlijk in de kaart van hoger vermelde verkavelingswoede.

De enige twee gemeenten in regio Leuven die netjes conform de aanbevelingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de decenniaoude lawaacorridor, de 07-Corridor, vrij hielden van nieuwe verkavelingen, zijn Kortenberg en Herent. Als beloning hiervoor lopen zij gevaar geconfronteerd te worden met een zeer significant toenemende geluidbelasting nu er voor baan 25L plannen opduiken voor een verlenging/uitbreiding van de baan. Wat betekent ruimtelijke ordening dan wel in dit land?

De eerste Belgische wetgeving op de ruimtelijke ordening (*Wet op de Stedebouw*) dateert van 29 maart 1962. Maar ondanks de Vlaamse slagzin “*Wat we zelf doen, doen we beter*” gebeurde er op gebied van ruimtelijke ordening weinig tot niets. Met het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke

ordering van 18 mei 1999 werd de regelgeving wel drastisch geherstructureerd. Maar in feite was het kalf toen al verdronken.

Decennialang centreerden de *lawaicorridors* zich netjes tussen de dorpskernen. Maar met de stijgende welstand kwamen de uitdijende verkavelingen meer en meer onder de historische vluchtcorridors te liggen. Nu lijkt men zelfs te willen insinueren dat die nieuwe verkavelingen er eerder waren dan de 60-jarige lawaaihinder van de luchthaven. De redenering lijkt nu te zijn: *'er is geen enkel probleem met het verlenen van een bouwtoelating in overstromingsgebied, als anderen daarna maar de stroom verleggen om te voorkomen dat "onze kelders" onderlopen'*. Dit soort van redenering wordt bij de Rechtbank nu uitgespeeld door de gemeenten Aarschot, Haacht, Holsbeek, Rotselaar en actiegroep Leuven Rechtdoor voor wat de *'lawaaistromen'* van op de luchthaven van Zaventem betreft. De actievoerders kregen op de Rechtbank in Eerste Aanleg al ongelijk over de ganse lijn; maar hierover wordt zedig gezwezen. Desondanks wordt het ganse proces nog eens overgedaan bij het Hof van Beroep. Dat ze daarmee de verdere optimalisering van de route al vier jaar tegenhouden, verzwijgen ze.

Feit is dat vele inwijkelingen manifest werden misleid door handige verkopers in dienst van projectontwikkelaars en speculanten. Er moet hierbij wel opgemerkt worden dat de kandidaat kopers zich vooraf degelijk hadden moeten informeren over de juiste ligging van de kavels en de onmiskenbaar te verwachten lawaaihinder. Anderzijds is het een vaststaand feit dat talrijke bewoners in de 07-Corridor er al lang woonden nog vóór de echte doorbraak van het luchtverkeer. Een verdere optimalisering van de route zou voor hen een grote verbetering kunnen betekenen.

Als politici van alle niveaus en over de partijgrenzen heen het verkiezingsopbod nu eens naast zich zouden neerleggen, en als alle regeringen in dit land zich resoluut zouden aansluiten bij de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie, dan moet er een oplossing te vinden zijn. Indien dit echter te veel gevraagd is, dan is een totale terugkeer naar de vertrekprocedures en windnormen van vóór het jaar 2000 misschien nog de enig mogelijke oplossing.

Alliantie Regio Leuven, 2018-04-29

Contact en Informatie: www.alliantieregioleuven.be

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