

Ligt straks gans Brabant en Brussel wakker door de luchthaven campagne van de BBL?

“Dilution = solution to pollution”, het moet toch al 20 jaar geleden zijn dat men deze zin nog heeft durven uitspreken in een directiemeeting wegens een totaal niet werkend concept. Het was dan ook even slikken te moeten vaststellen dat uitgerekend een organisatie die van zichzelf vindt dat ze opkomt voor de maatschappij (in casu BBL) deze nepoplossing van onder het stof haalt.

Om te begrijpen waarom spreiden steeds als oplossing naar boven komt in het kader van de luchthavenproblematiek, moet men gewoon kijken naar hoe die voorstellen tot stand komen: actiecomités worden gevraagd naar een oplossing. In zo’n setting is de enige mogelijk consensus natuurlijk om het probleem te verschuiven naar regio’s die niet overvlogen worden. Deze laatste zitten niet rond de tafel, hebben geen stem en kunnen dus moeilijk bezwaar aantekenen. Als je er dan als actiecomité ook nog in slaagt het zo te regelen dat in het weekend en bij mooi weer de vliegtuigen elders gaan vliegen, heb je natuurlijk een gouden zaak gedaan. Als je bij dit te lezen denkt dat dit fictie is, dan “welkom in België”! Dit is in grote lijnen het spreidingsplan van Anciaux. Een spreidingsplan dat door de rechter met de grond is gelijk gemaakt. Dat weerhoudt de BBL blijkbaar niet het concept nieuw leven in te blazen.

Het oplossen van de luchthavenproblematiek is in se niet zo moeilijk. De wetenschap en de Europese verordeningen terzake wijzen duidelijk de weg.

Wetenschappelijk kan men aantonen dat spreiden leidt tot een verhoging van het aantal ernstig gehinderden. Dat komt omdat de relatie tussen geluidsbelasting en impact op de gezondheid niet lineair is. Zo kan men eenvoudigweg simuleren dat bij het ontdubbelen van een vliegtuigroute, het aantal oorspronkelijk gehinderden evenwel zal dalen, maar niet met 50% maar met slechts 20%. Laten we voor de eenvoud zeggen van 100 naar 80 mensen. Maar ondertussen vliegen de helft van de vliegtuigen nu wel boven een nieuwe wijk. Daar stijgt het aantal gehinderden dan van 0 naar 80 in ons fictief voorbeeld. Dus uiteindelijk zijn er 160 gehinderden. Daarenboven bestaat er ook niet zoiets als een ondergrens. Vanaf het eerste laag overkomende vliegtuig zijn er ernstig gehinderde mensen. Om de parallel te trekken met de PFAS vervuiling, ook daar oppert men niet om de vervuilde grond te verwerken in teelaarde en die aldus over gans Vlaanderen te verspreiden. Het is duidelijk dat spreiden in milieuzaken NOOIT een oplossing is. Het probleem wordt hierdoor gewoon maar groter.

Het verbod om te spreiden zit daarom ingebakken in de Europese verordeningen en in de adviezen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Ter zake: oplossingen moeten gezocht worden binnen een standstill. Met andere woorden, er moet een oplossing gezocht worden waarbij de (vliegtuig)hinder nergens stijgt en de ruimtelijke ordening behouden blijft. Dit kan door te focussen op de kern van het probleem:

- Breng eerst de lawaaihinder correct in beeld, dat wil zeggen met geluidscontouren zoals aangeraden door de WHO (voor de specialisten: Lden 45 en Lnight 40 contouren). Stop dus met het ontlopen van verantwoordelijkheid, zoals onlangs bij de laatste Envisa studie, waarbij de auteurs laconiek meldden dat ze de WHO contouren niet durven publiceren ‘omdat het dan duidelijk zou zijn hoeveel ernstig gehinderden er wel zijn’.

- Er worden nog teveel te lawaaierige vliegtuigen gebruikt. Verplicht gewoon om gebruik te maken van de best beschikbare technieken, dat wil zeggen de stilste vliegtuigen en de stilste opstijg- en landingsprocedures.
- Neem maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening. Sommige zones zijn door het vliegverkeer gewoon niet geschikt om te wonen en dat moet aangepakt worden, ofwel door onteigening ofwel door een correcte geluidsisolatie (inclusief ventilatie type D).
- Leg operationele beperkingen op: nachtvluchten in een zo druk bevolkte omgeving zijn echt geen optie.

Waarom wordt spreiding dan zo graag opgepikt door politici? Heel eenvoudig, omdat het gemakkelijk verkocht kan worden aan de bevolking. Bovendien is dat eenvoudiger dan het regelen van de ruimtelijk ordening rond de luchthaven. In de communicatie worden dan graag twee doodoeners gebruikt. De eerste is 'Je hebt de lusten van de luchthaven, dus moet je er de lasten bijnemen'. Hierbij vergeet men in te zien dat voor milieuzaken geldt: de vervuiler betaalt. Denk je even in dat 3M als excuus voor hun PFAS vervuiling laconiek zou antwoorden: "elke Belg heeft ergens wel een product met 1 van onze chemicaliën in huis, dus ze moeten er de PFAS vervuiling maar bijnemen"; het kot zou te klein zijn. De tweede doodoener is: "iedereen is gelijk". Daarbij vergeet men gemakshalve te vertellen dat iemand in de Noordrand bijv. zijn huis wel met een fikse korting ten opzichte van de marktprijs heeft gekocht net omdat er vliegtuigen waren. Arbitrair beslissen wie zijn huis in waarde daalt en stijgt, heeft weinig te maken met gelijkheid.

Daarom, laat dit de allerlaatste keer zijn dat de nepoplossing van spreiding besproken wordt. Dat concept werkt niet, is dood en dient begraven te worden. Het wordt duidelijk tijd om de zaken ten gronde aan te pakken, anders gaat vroeg of laat een rechter de luchthaven sluiten.

ARL wenst je veel moed, geduld en een goede gezondheid.

Alliantie Regio Leuven, 2022-11-04

Contact en Informatie: www.alliantieregioleuven.be