



DOSSIER GELUIDSOVERLAST ROND

# Stilte rond

Een deel van het akkoord van 2010 stuit op veiligheidsbezwaren en is niet uitgevoerd. En wat de Vlaamse regering wil voor de Noordrand blijft al helemaal in de koelkast.

- Belgocontrol waarschuwt voor risico
- Staatssecretaris Wathélet wil plan toch doorvoeren
- N-VA neemt hem op de korrel

**VAN ONZE REDACTEUR TOM YSEBAERT**  
**BRUSSEL** | Het is even stil geweest in het dossier van de geluidsoverlast rond Brussels Airport, maar nu steekt het weer de kop op. 'Een deel van het akkoord van 2010 kan niet worden uitgevoerd en de bijstellingen die de Vlaamse regering gevraagd heeft, weigert staatssecretaris Melchior Wathélet gewoon te overwegen', zegt volksvertegenwoordiger Bert Wollants (N-VA), die er Wathélet (CDH) vandaag over interpeleert in de Kamer.

Even recapitulieren. In februari 2010 sloot de federale regering een akkoord onder impuls van de toenmalige staatssecretaris voor Mobiliteit, Etienne Schouppe (CD&V). Toen klonk er tevredenheid in de Wetstraat: het al jaren aanslepende probleem was eindelijk van de baan. Twee jaar later blijkt een deel van het akkoord dode letter. Het gaat om een spreiding van de vluchten die opstijgen vanop startbaan 25R en een bocht naar links nemen, naar het zuidoosten (zie grafiek). Volgens het akkoord zouden die routes meer gespreid worden. Een deel van de toestellen zou verder doorvliegen boven Brussel en dan pas, op grotere hoogte, de bocht nemen. Belgocontrol, het overheidsbedrijf dat instaat voor de luchtverkeersveiligheid, heeft die ingrepen tegen het licht gehouden en negatief beoordeeld. Er dreigt

LUCHTHAVEN STEEKT KOP WEER OP

# vliegtuiglawaai weer verbroken



een veiligheidsrisico op de plaats waar die nieuwe routes kruisen. Oplossingen die dat ondervangen, leiden dan weer tot geluidsconcentratie, wat net niet de bedoeling was. Om tot een goede spreiding te komen moet er ook een deel militair luchtruim doorvlogen worden. Van een overeenkomst daarover met Defensie heeft Belgocontrol evenmin weet. Om kort te gaan: de routes naar het zuidoosten werden nooit aangepast. Maar Wathélet houdt vol dat die

ingrepen wel degelijk doorgevoerd worden, zo liet hij in de kamercommissie Infrastructuur optekenen. 'Als hij doorzet dreigt er een gigantisch probleem', vreest Wollants. Aan de andere kant van Brussel klinkt er ook gemor. De Vlaamse regering had gezegd te kunnen instemmen met het plan-Schouppe. Op één voorwaarde: dat er bijstellingen kwamen om ook de vliegroutes die boven de Noordrand liggen, beter te spreiden. Boven de Noordrand vliegen de toe-

**'Wat Vlaamse Regering wil, verstoort evenwicht akkoord'**  
**MELCHIOR WATHELET**

stellen die na het opstijgen een bocht naar rechts nemen, vooral eer koers te zetten naar hun bestemming. In het akkoord was niet opgenomen dat men deze regio zou ontlasten, wat moeilijk verteerbaar is aan Vlaamse kant. De Vlaamse regering maakte van de bijstellingen een voorwaarde voor haar steun aan de federale vliegwet, nog zo'n langverwacht juridisch vehikel dat de vliegprocedures rond Zaventem voor eens en voor altijd moest stroomlijnen. Het zou betekenen dat een route die nu boven de Ring loopt, verlegd zou worden naar het noorden van Brussel (Jette, Ganshoren, Sint-Agatha-Berchem), een route die gebruikt werd vóór alle heisa rond concentreren en spreiden losbarstte. Maar Wathélet is er niet voor te vinden. 'Het zou de geluidshinder boven Brussel ver-

**'Wij willen juist meer evenwicht in de geluidsbelasting'**  
**JOKE SCHAUVLIEGE**

hogen en het broze evenwicht van het akkoord verstoren', zei hij in de commissie. De kwestie kwam ook al ter sprake in het Vlaams Parlement, waar minister van Leefmilieu, Joke Schauvliege (CD&V), op een vraag van Tine Eerlingen (N-VA) zei dat ze het 'vanzelfsprekend niet eens was' met Wathélet. 'Onze voorwaarden waren er precies op gericht om meer evenwicht te brengen in de geluidsbelasting tussen de Vlaamse Noordrand en het Brussels Gewest.' Na het bekendmaken van het akkoord in 2020 zei de bewonersgroep uit de Noordrand al dat het 'een wankel akkoord met drie poten was en dat de vierde ontbrak'. De principes uit het akkoord - capaciteit, veiligheid, rechtstreeks naar bestemming - werden toegepast op de Oostrand, op Brussel, op de regio naar Leuven, maar niet op de routes boven de Noordrand.

**Klein luchthavenlexicon**

Geluidshinder rond Zaventem, dat was lang geleden. Een oprissing.

- **Concentratie**  
De bom barst in 2002. Omdat ze er geen verbod doorkrijgt, kondigt Isabelle Durant een concentratie van de nachtvluchten af boven de Noordrand. Rechtszaken volgen.
- **Spreiding**  
Durants opvolger Bert Anciaux maakt de concentratie ongedaan en legt een spreiding op. Alweer protest en rechtszaken. De spreiding wordt door Yves Leterme en Etienne Schouppe afgebouwd.
- **Noordrand**  
De Vlaamse gemeenten ten noorden van Brussel: Macheelen, Vilvoorde, Grimbergen, Meise, Wemmel.
- **Oostrand**  
De Vlaamse maar verfranste (deel)gemeenten ten oosten van Brussel: Kraainem, Wetzembeeck-Oppem, Sterrebeek. Sluiten aan bij de Brusselse gemeenten Sint-Pieters- en Sint-Lambrechts-Woluwe, Oudergem.