

'Voor veel politici is goed slapen een luxeprobleem'

Door Dirk Draulans

De Vlaamse regering verzet zich tegen de uitbreiding van de luchthaven van Luik met argumenten die ze negeert wanneer het over Zaventem gaat. De ene slaper is de andere niet.

Op 22 september 2022 diende een Brussels advocatenkantoor namens Vlaams minister van Omgeving Zuhair Demir (N-VA) en het Vlaams Gewest een beroepschrift in tegen een nieuwe vergunning voor de luchthaven van Luik. De vrees bestaat dat de plannen van de luchthavenuitbaters voor grote hinder zullen zorgen bij de bewoners van een aantal Limburgse gemeenten. Het beroepschrift leest als een goede samenvatting van de problematiek waar omwonenden van luchthavens mee te maken krijgen. Nu al zet de Luikse luchthaven sterk in op nachtvluchten, met lawaaierige toestellen die landen tussen 23.00 en 1.30 uur en weer vertrekken tussen 3.00 en 5.00 uur. Het lijkt de bedoeling dat het aantal nachtvluchten nog zal toenemen.

Demir en de haren argumenteerden dat er in de milieuaanvraag te weinig aandacht was voor de geluidsoverlast voor Vlaanderen en de effecten van onder meer stikstof-

vervuiling op de natuur. Ze vroegen een plafonnering van het aantal vluchten en een verbod op, of op z'n minst een sterke vermindering van de nachtvluchten. Ze verwezen naar cijfers van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) over de gevolgen van nachtelijke geluidsoverlast op onze gezondheid.

Maar het Waals Gewest legde de bezwaren naast zich neer en verleende op 31 januari een vergunning. Zo ervoeren onze beleidslui eens hoe frustrerend het voor burgers kan zijn dat hún bezwaren en beroepen door overheidsinstanties genegeerd worden. In maart trok Demir met haar argumenten naar de Raad van State in de hoop de nieuwe vergunning te kunnen laten vernietigen met als basisstelling dat ze te weinig rekening houdt met de gevolgen voor omwonenden en natuur.

No-flyzone

Op 16 oktober riepen Demir en haar partijgenoot Ben Weyts, in de Vlaamse regering bevoegd voor de Vlaamse Rand, een 'belangenconflict' in bij het Overlegcomité dat gedoe tussen de bestuursinstanties in ons ingewikkelde land moet vermijden. Onderzoek van het Departement Omgeving wees namelijk uit dat de Vlaamse



In de zwaarst belaste zones rond de luchthaven van Zaventem verliest een mens gemiddeld 3,7 gezonde levensjaren.



Rand, na een herschikking van de vliegbewegingen van en naar de luchthaven van Zaventem, sinds begin oktober meer overlast te verwerken krijgt, terwijl er minder vliegbewegingen boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn.

Het ging om het zoveelste potje sjacheren met vluchten boven en rond Brussel. Afhankelijk van wie er politiek aan de touwtjes trekt, en van hoe machtig lokale burgerbewegingen zijn, worden vliegroutes van en naar de luchthaven aangepast. De laatste ingreep is de zoveelste poging van Franstalige politici om van het luchtruim boven Brussel een no-flyzone te maken.

Milieuactivisten zijn niet onder de indruk van de Vlaamse demarche. 'Een

'Het maakt voor je gezondheid een groot verschil of je tien keer per nacht wakker wordt gemaakt of twee keer.'

Marc Goethals, cardioloog

belangenconflict invoeren is interessant, maar vooral omdat het de enige concrete daad is die de Vlaamse regering de voorbije vijf jaar in het dossier van de luchthaven van Zaventem stelde', zegt expert Jasper Wouters van de Bond Beter Leefmilieu (BBL). 'Het bevestigt dat ze vooralsnog niet verder durft te gaan dan de discussie vernauwen tot de spreiding van vliegroutes, en wat spierballengerol richting de federale en Brusselse overheden. Dat er volgend jaar verkiezingen zijn, heeft mogelijk een rol gespeeld in de beslissing om een belangenconflict in te roepen.'

Wouters benadrukt dat het belangenconflict niet naar de kern van de zaak gaat, namelijk het terugdringen van geluids- en →

Luchthavens

← andere milieuoverlast. 'Als het daarover gaat, krijg je altijd een ander geluid te horen. Recent nog riepen politici als CD&V-voorzitter Sammy Mahdi en N-VA-parlementslid Theo Franken dat het afschaffen van nachtvluchten op Zaventem "onaanvaardbaar" is en "economische waanzin". Maar als je de overlastproblematiek echt wilt aanpakken, moet je verder gaan dan wat gemopper over de spreiding van vluchten. De vraag is hoever de Vlaamse regering zal durven te gaan, nu de vergunning voor de luchthaven hernieuwd moet worden. Ze heeft alle bevoegdheden om de gezondheidsschade voor omwonenden fors te beperken en de luchthaven een ambitieus plan richting nu-uitstoot op te leggen.'

De omgevingsvergunning voor de luchthaven van Zaventem loopt af op 8 juli 2024. De procedure voor een verlenging maakt het mogelijk dat er nieuwe normen voor de exploitatie komen. Zo kunnen er maatregelen gevraagd worden om de uitstoot van het broeikasgas CO₂ en het voor de menselijke gezondheid erg schadelijke ultrafijnstof te beperken. Er is ook de kwestie van de stikstofoverlast van vliegverkeer op Europees beschermde natuurwaarden in de omgeving van Zaventem – sowieso een heikele kwestie voor deze Vlaamse regering.

Preciezer vliegen

Voor de omwonenden van de luchthaven is geluidsoverlast het heetste hangijzer. 'De vliegroutes die nu gecontesteerd worden, zijn het gevolg van de invoering van een nieuwe methode voor positiebepaling waarmee piloten preciezer kunnen vliegen', stelt Marc Goethals, cardioloog én ervaringsdeskundige, want inwoner van de Vlaamse Rand. 'Vroeger konden opeenvolgende vluchten vanuit de luchthaven tot vijf kilometer van elkaar verwijderd zijn voor ze hoog genoeg waren om geen overlast aan de grond meer te veroorzaken. Maar met de nieuwe methode worden ze geconcentreerd in een veel kleinere zone, waardoor een aantal mensen ineens de volle laag krijgt. Ik kan niet anders dan dat als misdadig bestempelen, gezien de grote effecten op de gezondheid van die mensen.'

Goethals verdiept zich al jaren in het dossier. Hij moet, mede dankzij zijn beroep, een van de best geïnformeerde Belgen over de impact van luchthavens zijn. 'In principe zouden de autoriteiten van het nieuwe systeem gebruik kunnen maken om de vliegroutes uit elkaar te trekken in plaats van ze te concentreren', legt hij uit. 'Dan zouden er meer mensen met geluidsoverlast te maken krijgen, maar niemand zou



Ben Weyts en Zuhail Demir.
Protest tegen overlast in Limburg,
maar niet in de Vlaamse Rand.

Nachtvluchten worden steeds meer naar de 'randen van de nacht' geduwd, maar dan slapen ook veel mensen.

's nachts constant wakker gemaakt worden. Het maakt voor je gezondheid een enorm verschil of je tien keer uit je slaap wordt gehaald dan wel één of twee keer.'

De Vlaamse regering heeft de luchthaven nooit een strobreed in de weg willen leggen, zegt Goethals. 'De leefbaarheid voor de omwonenden zou er heel anders uitzien mocht Vlaanderen geluidsnormen hebben opgelegd, zoals het Brussels Gewest dat 25 jaar geleden deed. Dan zou er nu echt juridische bescherming tegen overlast zijn. Het lijkt er zelfs op dat de Vlaamse regering oogluikend toestaat dat vluchten systematisch naar de Vlaamse Rand geduwd worden. Omdat er bij ons geen normen zijn, hoeven er geen boetes betaald te worden wanneer er normen overschreden worden.'

De uitbater van de luchthaven van Zaventem, Brussels Airport Company (BAC), doet zijn best om in de verf te zetten hoe sterk hij investeert in duurzaamheid en een leefbare toekomst. Zo schermf hij ermee dat het aantal mensen met ernstige hinder in de voorbije twee decennia met 54 procent is afgenomen. Maar een analyse van onder meer een ULB-expert, gepubliceerd in *The Journal of Air Transport Management*, legde bloot hoe de uitbater er altijd weer in slaagt zijn impact te minimaliseren door inventief met cijfers te goochelen. De Vlaamse regering draagt daarbij een grote verantwoordelijkheid, omdat ze voor de luchthaven een uitzondering maakte bij het omzetten van een Europese richtlijn in milieuwetgeving. Zo kan de luchthaven haar overlast onder de mat vegen.

Analysen van de BBL illustreren dat er na een eerste akkoord over de beperking van nachtvluchten in 2008 een terugval van het aantal nachtvluchten was. Maar in 2019 waren er weer meer dan in 2008. De vluchten werden gewoon naar 'de randen van de nacht' geduwd, tussen 23.00 en 24.00 uur en 6.00 en 7.00 uur, hoewel ook dan veel mensen, en zeker kinderen, slapen. 'De uitbater gebruikt ook verouderde cijfers over de link tussen geluidsoverlast en gezondheid', zegt Jasper Wouters. 'Als hij de recentste standaard van de WHO zou hanteren, zou hij vaststellen dat de overlast die hij veroorzaakt vijftien keer groter is dan blijkt uit zijn berekeningen.'

Economische kostprijs

Cardioloog Goethals ziet nog een probleem. 'Het gaat niet in eerste instantie om geluidshinder, wel om slaapverstoring en gezondheidsrisico's. Die worden vooral bepaald door het aantal vluchten. Zo is het aantal mensen dat 's nachts frequent wordt

overvlogen en zo aan hoge gezondheidsrisico's wordt blootgesteld, volgens cijfers van de luchthaven zelf gestegen van 106.000 in 2005 naar 164.000 in 2019. Maar dat wordt wijselijk verzwegen. Mensen worden niet wakker van jaargemiddelden, wel van pieken in het lawaai.'

Hoe meer je 's nachts uit je slaap gehaald wordt, hoe groter de kans op gezondheidsproblemen: 'Het gaat zo ver dat mensen problemen krijgen zonder dat ze zich ervan bewust zijn dat ze risico's lopen. Een studie in opdracht van de BBL berekende dat de economische kostprijs van gezondheidsproblemen door slaapverstoring in de omgeving van de luchthaven oploopt tot meer dan 100 miljoen euro per jaar. In de zwaarst belaste zones is er een verlies van gemiddeld 3,7 gezonde levensjaren voor een persoon. Maar voor veel politici is goed slapen een luxeprobleem. Ze pochen er zelfs graag mee dat ze weinig slaap nodig hebben.'

Voor de BBL is er maar één oplossing voor de overlast: de nachtvluchten moeten worden afgebouwd en verboden, en er moet een plafond komen op het aantal vliegbewegingen. 'Er zijn buitenlandse voorbeelden, zoals in Duitsland, waar zulke maatregelen zijn ingevoerd zonder noemenswaardige economische nadelen', benadrukt Wouters. 'In het Nederlandse Schiphol is de discussie volop bezig. In Frankrijk is er een verbod op vluchten van minder dan 500 kilometer – de trein wordt er als een waardig alternatief gepromoot. Ook daar zou bij ons meer aandacht voor mogen zijn.'

Cardioloog Goethals geeft een voorbeeld van hoever men het soms gaat zoeken om nachtvluchten te verantwoorden: 'De farmasector wordt opgevoerd om te melden dat er zonder nachtvluchten kankerpatiënten zullen sterven, omdat er af en toe gespecialiseerde geneesmiddelen uit de VS moeten worden ingevlogen. Maar kankerexperts hebben me laten weten dat er zo goed als nooit zware tijdsdruk op die behandelingen zit. Een klein aantal kankerpatiënten wordt hier zonder schroom uitgespeeld tegen een massa mensen die lijdt aan de gevolgen van slecht slapen. De ironie is dat wetenschappelijk is aangetoond dat slapeloosheid kanker kan uitlokken.'

Volgens de BBL biedt een herevaluatie van de omgevingsvergunning voor de luchthaven van Zaventem een uitgelezen kans voor een nieuwe aanpak. Minister Demir en haar collega's kunnen daarbij terugvallen op de basis van hun eigen beroepschrift tegen de luchthaven van Luik. Daar staat de essentie in. ●

'Maak van de luchthaven van Deurne een park'

De Antwerpse milieuvrijheidsactivist Peter Renard maakte in het blad *Sampol* een vlijmscherpe analyse van de luchthaven van Deurne. Ook daarvan moet de omgevingsvergunning hernieuwd worden, in juni 2024. Renard wijst erop dat een kosten-batenanalyse van de Vlaamse overheid tot de conclusie kwam dat de luchthaven sluiten 'de grootste maatschappelijke meerwaarde' zou opleveren.

De luchthaven, officieel Antwerp International Airport geheten maar door lokale burgerbewegingen schamper 'het vliegerplein' genoemd, ploetert van het ene verlies naar het andere. Ze overleeft dankzij grote injecties met belastinggeld. 'De actiegroep Vliegerplein rekende uit dat de overheidssteun drie keer groter is dan de omzet', stelt Renard. 'Bovendien zijn 14.000 van de 41.000 vluchten per jaar privéjets, die per passagier sterk vervuilen. De derde meest frequent gebruikte bestemming van de luchthaven is het nog kleinere vliegveld van Wevelgem-Kortrijk. Dat is onverantwoord.'

De vorige burgemeester van Antwerpen, Patrick Janssen (Vooruit) voor wie Renard gewerkt heeft, zei dat Antwerpen al een grote

luchthaven heeft, namelijk Zaventem. Met de Diabolo-trein ben je op 35 minuten van het Centraal Station tot onder de luchthaven. Maar huidig burgemeester Bart De Wever (N-VA) wil een eigen 'Vlaamse' luchthaven, waarbij hij gemakshalve vergeet dat Zaventem in feite Vlaams is.

'Ook Zaventem staat in de top tien van bestemmingen vanuit Deurne', zegt Renard. 'Dat is absurd. Het relevantst zou zijn dat de luchthaven van Deurne gesloten wordt en dat van de 190 hectare die zo vrijkomt een park wordt gemaakt. Het staat zo trouwens ingekleurd op het gewestplan. De doorsnee Antwerpenaar zal er veel meer aan hebben, zeker in de context van de klimaatopwarming die onze zomers steeds warmer zal maken.'

'De derde populairste bestemming is Wevelgem-Kortrijk.'