



Marc Goethals (L.) en Dirk Sturtewagen. 'Veel politici hebben een open connectie met de industrie en minder voeling met de milieu-problematiek.'

© ERIC DE MILDT

schappelijk is het natuurlijk wel duidelijk een gigantisch probleem. En zodra je daar een invloed op hebt, krijg je een hoog rendement van je investering, omdat je preventief de impact enorm kunt verkleinen. Dat is iets wat we nog altijd niet begrijpen: we zijn Vlaanderen aan het verkopen aan bepaalde industriële actoren, waarvan de CEO's of aandeelhouders meestal in het buitenland wonen en die de kosten van hun overlast afwentelen op de samenleving.

"En wat me ook verrast, is dat er erg weinig interesse voor deze problematiek is onder jonge artsen. Want wat gaat Vlaanderen worden? Eén groot logistiek bedrijventerrein. Dat is het eigenlijk al. Spoorlijnen, snelwegen, luchthavens, leidingstraten vanuit de zeehavens en hier en daar staan er huizen tussen, waar mensen wonen die ziek worden. Tot op zekere hoogte is er een gewenning - de slaapschuld die je opbouwt door een slechte slaapkwaliteit en nog wat conditionering - maar de objectieve verschijnselen zijn onmiskenbaar. En die vormen natuurlijk met de economische voorrechten die sommige actoren hebben."

BURN-OUT EN SUÏCIDE

Dat bleek ook deze zomer weer, toen de discussie rond de nachtvluchten op Brussels Airport nog maar eens oplaaide nadat ontslagnemend minister voor mobiliteit Georges Gilkinet (Ecolo) pakjesbedrijf DHL met een ministeriële instructie had verboden om zijn Boeing 777 nog voor nachtvluchten te gebruiken. "Een ezelsstamp voor DHL", reageerde ontslagnemend Vlaams minister Ben Weyts (N-VA), bevoegd voor de Vlaamse Rand. "Het is werkelijk not done om groene spelletjes te spelen op de kap van onze economie en werkgelegenheid", voegde Gwendolyn Rutten (Open Vld), toen nog bevoegd voor Binnenlands Bestuur, eraan toe.

Goethals: "In grote mate zijn hun argumenten bedrog. De nachtvluchten zijn zo gezegd onder meer nodig voor de farmasector. Maar vaccins worden diepgevroren en hoeven dus niet 's nachts vervoerd te worden. Voor orgaantransplantie heb je ook geen reguliere nachtvluchten nodig. Enzoverder. Het is gewoon lare. Maar veel politici hebben een open connectie met de industrie en veel minder voeling met de milieuproblematiek. Het is complexe materie en ik heb de indruk dat ze er de tijd niet willen insteken om het zelfs nog maar te begrijpen."

Sturtewagen: "Dat is de crux, Marc, wat je nu vertelt. Er is een groot gebrek aan systemisch inzicht. De meeste mensen, ook de meeste politici en bedrijfsleiders, zien het grotere plaatje niet. Ze kijken niet verder dan hun vakgebied. Maar alles hangt samen. In een tiny house hier in de buurt is momenteel iemand voor ons het boek *The Master and His Emissary* van de

oude pastorie. Goethals schraapt de keel, niet voor het laatst vanavond. Hij heeft al maanden last van kinkhoest en bovendien werd hij onlangs geopereerd aan het hart. Een ablatie, onvermijdelijk na de hart-ritmestoornissen die hij had. Erfelijk aangelegd, vermoedt hij, misschien een gevolg van het sporten.

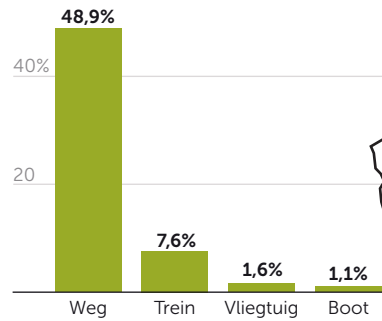
Maar Goethals woont al jaren in Meise, onder de aanvliegroutes van Brussels Airport, en als geen ander weet hij hoe schadelijk lawaai-vervuiling is voor de gezondheid. "De ernst van hinder en slaapverstoring wordt systematisch onderschat", schreef hij voor de zomer nog in een opiniestuk in deze krant.

Dus zegt hij nu, meteen op dreef: "Een rechtstreekse link tussen het lawaai van de vliegtuigen en voorkamerfibrillatie kun je niet aantonen. Wel natuurlijk met slaapkwaliteit. Slaaphygiëne is sowieso een erg belangrijke risicofactor voor allerlei hart- en vaatziekten. Dat is het eeuwige probleem met lawaaihinder, en met alle milieufactoren: het is een van de vele risicofactoren, maar je kunt het nooit een-op-een wetenschappelijk bewijzen. Maat-

'Burn-out, depressie en suïcide: kanaries in de koolmijn voor wat we de komende decennia nog meer zullen zien'

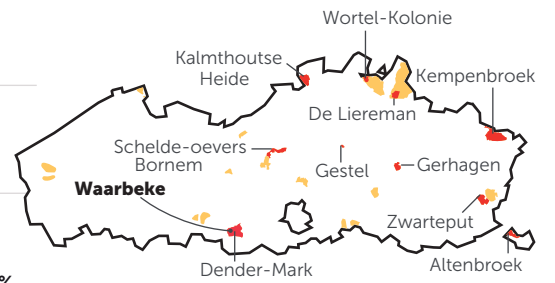
DIRK STURTEWAGEN
FILOSOOF

De helft van de Vlamingen ondervindt matige tot extreme geluidshinder door wegverkeer



Stiltegebieden in Vlaanderen

Officieel stiltegebied
Potentieel stiltegebied



BRON GROTE GELUIDSBEVRAGING DE OORZAAK BIJ 9.000 DEELNEMERS. DE MORGEN, UANTWERPEN EN UZ ANTWERPEN / OMGEVING VLAANDEREN

Britse neurowetenschapper Iain McGilchrist aan het vertalen. Sinds de enorme energieboost die na de Industriële Revolutie is losgebarsten hebben we maatschappelijk een grote voorrang gegeven aan de ontwikkeling van de linkerhersen helft, schrijft hij.

"Evolutionair is die gefocust op de korte termijn, fragmentatie, het onmiddellijke, de prooi, dat wat moet worden gegrepen en binnengenomen voor ons overleven, terwijl de rechterhersen helft de capaciteit heeft om het geheel te overzien en grotere verbanden te vatten. We moeten er genuanceerd over spreken, maar onze ontwikkeling de laatste paar honderd jaar heeft zich vooral door de linkerhersen helft laten leiden. Daardoor is er een onevenwicht ontstaan, waar onze hele moderniteit op gestoeld is."

Naast ons staat een kast vol boeken. *Actieve hoop, Lof der stilte, Stilte als kompas*. De titels verraden de kernopdracht van de sociaal-culturele organisatie die Sturtewagen leidt: ze wil de integratie van stilte in alle domeinen van de samenleving bevorderen en ondersteunen, 'vertrekkend vanuit het verdiepende en verbindende vermogen van stilte-rust-ruimte'.

'We zijn Vlaanderen aan het verkopen aan bepaalde industriële actoren, waarvan de CEO's of aandeelhouders meestal in het buitenland wonen'

MARC GOETHALS
CARDIOLOOG

Sturtewagen: "In mijn ogen staat Marc aan het front van de maatschappelijke problemen waar we dagelijks mee kampen en die te maken hebben met dieperliggende, oorzakelijke processen die nu helemaal buiten beeld vallen. Zelfs in de speeches van de Amerikaanse presidentskandidaten komt het hele onderwerp van de klimaattransitie nauwelijks ter sprake. Wij worden homo sapiens genoemd, maar de wijsheid is er nog lang niet. Zeker in het begin werden wij hier weggezet als soft, maar eigenlijk is het de core van het maatschappelijke leven waar we hier mee bezig zijn."

"Kijk naar de hoge cijfers rond burn-out, depressie en suïcide: voor mij zijn dat de kanaries in de koolmijn voor wat we de komende decennia nog veel meer dan nu in de buitenruimte zullen zien, overstromingen allerhande, bossen die afbranden, infrastructuur die het begeeft... Zoals we de buitenruimte hebben gekoloniseerd, zo laten we nu ook onze binnenruimte koloniseren. Matiging en verstilling, in relatie met de natuur, al wandelend bijvoorbeeld, moet hierop een antwoord zijn."

Goethals: "Ik hoor het je allemaal graag zeggen, Dirk, en ik geniet van je enthousiasme, maar stiltegebieden zijn musea. Lawaaihinder is een enorm maatschappelijk probleem dat we nog maar moeilijk kunnen terugdraaien. De industrie weet altijd

zeer goed waar het om gaat, maar de politici zijn niet beslagen genoeg. Ze dromen nu van een verdubbeling van de containertrafik in de haven van Antwerpen, lees ik. Dat betekent dat steeds meer vrachtwagens ook 's nachts zullen moeten rijden. Maar 1 op de 6 Vlamingen woont nu al in de lawaaizone van een snelweg!

"We moeten gewoon minder energie verbruiken, dat is een evidentie. En we moeten minder transport hebben. We kunnen niet blijven groeien, dat gaat simpelweg niet. Maar maak dat de mensen, en al zeker de politici, maar eens wijs. De publieke onverschilligheid is zo groot, we zijn zo weinig betrokken bij deze situatie. Waarom vliegen wij nog altijd zo vaak? Waarom eten wij nog altijd zoveel vlees?"

Sturtewagen: "Voor alle duidelijkheid: ik ga graag naar musea. Waarom zijn musea daar? Om ons te herinneren aan cultuurwaarden die we zijn vergeten. Cultuur, zingeving, openheid voor het onbekende, het sacrale: dat is allemaal de rechterhersen helft en dat aandachtsveld hebben we met zijn allen opnieuw veel meer nodig. Je ziet nu al dat zoveel mensen ernaar hunkeren en ernaar zoeken, op allerlei manieren. Maar als we zo verder doen, wordt dit museum straks gewoon een hectisch stadspark van Brussels D.C."

Goethals: "Volgens mij moeten we evolueren naar stilteperiodes: met elkaar afspreken wanneer het stil moet zijn. Niet voor niets bestond er vroeger zoiets als 'de zondagsrust'. De nacht moet ook weer stil zijn. Slaap is zo vitaal. Als je een rat geen eten geeft, is ze na 17 dagen dood. Laat je ze niet slapen, is ze na 18 dagen dood. Maar om de een of andere reden is de publieke opinie nog altijd gevoeliger voor wat je inademt: geuren, vuile lucht... Al groeit het begrip voor de lawaai-problematiek gelukkig wel."

Sturtewagen: "Recent zag ik de documentaire *I Am the River, The River is Me*, over hoe een landschap als samenhangend ecosysteem ook een juridische rechtspersoon zou moeten kunnen zijn, zoals met de Whanganui-rivier in Nieuw-Zeeland al is gebeurd. Sommigen vinden dat ongelooflijk naïef of belachelijk, maar ik vind het prachtig. Is het niet veel belachelijker, en tragisch ook, dat we al die grote corporaties, van banken tot vervuillende bedrijven, wél beschermende rechtspersoonlijkheid geven en hun gang laten gaan, ten koste van de gezondheid van de planeet en alle mensen?"

Daar zijn de kerkklokken weer. Zeven uur, tijd om af te ronden. Met een flinter hoop? "Ik probeer het me aan te praten", zegt Goethals. "Maar ik heb het er moeilijk mee." Ook voor Sturtewagen is hoop een moeilijk hanteerbaar begrip. "Voor mij zit de herbronning meer in dankbaarheid", zegt hij. "Voor het leven dat ik hier tot nog toe heb mogen leiden. Een cultuur van stilte is ook een cultuur van tevredenheid, van het genoeg."

Waarbeke viert de Dag van de Stilte, op 27 oktober. Meer info op waarbeke.be.



De Oorzaak
Volg de meetresultaten van ons onderzoek op onze website