

LUCHTHAVENUITBREIDING

Burgerforum is beducht voor 'verborgen agenda' van Brussels Airport

‘Wij willen geen nieuw Doel worden’

Company



De luchthaven van Zaventem wil meer vluchten en passagiers en is daarom van plan uit te breiden in noordoostelijke richting. De verontruste buurtbewoners brengen hun juridisch afweergeschut in stelling.

Door *SIMON DEMEULEMEESTER* en *DIRK DRAULANS*

Het is allemaal de schuld van 'den Duits', zegt Henk Cuypers. In de Tweede Wereldoorlog legde de Duitse bezetter een landingsbaan aan ten noordoosten van de stad Brussel. Die werd later uitgebouwd tot de luchthaven van Zaventem. 'Als de Duitsers hun landingsbaan aan de andere kant van de stad hadden gelegd, stegen de meeste vliegtuigen nu niet op over Brussel', stelt Cuypers. 'Vliegtuigen moeten tegen de wind in opstijgen, en 80 procent van de tijd waait die uit het zuidwesten. Ze moeten dus dikwijls over Brussel, met alle gevolgen van dien.'

Cuypers is woordvoerder van een net opgericht burgerforum: een koepel van bestaande bewonersverenigingen, mondigde burgers en Natuurpuntafdelingen. Beroepshalve is hij kabinetschef van Vlaams Parlementsvoorzitter Jan Peumans (N-VA), hoewel hij geen partijkaart van de N-VA heeft. Burgemeester Kurt Ryon van de gemeente Steenokkerzeel heeft net als Cuypers een Vlaams-nationalistisch verleden, maar is evenmin lid van de N-VA. Met zijn lokale beweging Klaver heeft hij wel een front met de N-VA gevormd: 'groen en Vlaams' is hun motto. Ryon woont aan de rand van het gehucht Humelgem, op een halve kilometer van de belangrijkste landingsbaan van Zaventem, waar 80 procent van de aanvliegende toestellen passeert.

'Het gehucht heeft leren leven met de nabijheid van de landingsbaan', vertelt Ryon op het terras van zijn tuin, waar nog net een gesprek te voeren valt onder de laag overvliegende toestellen. 'De mensen die hier kwamen wonen, wisten waar ze aan toe waren. De toestellen zijn ook veel geluidsvriendelijker

dan vroeger. We zeggen soms lachend dat het wel zweefvliegtuigen lijken. Maar opeens komen de luchtvaartautoriteiten met plannen om de spelregels te veranderen. Ze willen van de landingsbaan 25L een lange startbaan maken (zie kaart). Dat is een ander verhaal. Opstijgende vliegtuigen maken veel meer lawaai dan dalende.'

Naast Ryons huis staat een reclamebord voor een bouwproject. 'Mogelijke kopers die op de hoogte zijn van de plannen voor de startbaan haken af', zegt Ryon. 'In Humelgem zijn al mensen in financiële moeilijkheden gekomen omdat ze het ouderlijk huis niet meer verkocht kregen en het geld nodig hadden voor het rusthuis van hun vader. De gevolgen van de nieuwe plannen voor de omgeving laten zich nu al voelen.'

Monster van Loch Ness

Hoewel Brussels Airport Company (BAC) zich tot voor kort niet uitliet over uitbreidingsplannen, waren er toch aanwijzingen dat er iets zat aan te komen. 'Ze hebben door de jaren heen meer dan 80 procent van de landbouwgronden rond de landingsbaan gekocht', vertelt Cuypers aan de rand van het 'Groot Veld', een groene long waar zeldzame leeuweriken hangen te zingen en enkele bijenhôtels de luchthaven een natuurvriendelijk imago moeten aanmeten. 'En de nieuwe verkeerstoren die ze in Steenokkerzeel bouwden, staat aan de rand van het luchthavengebied, terwijl zo'n toren doorgaans een centrale plek heeft. Waarschijnlijk gingen ze er bij de plaatsing al van uit dat de luchthaven zou uitbreiden.'

Cuypers heeft een déjà-voel. In 1972 werd bij een verlenging van de landingsbaan 25L



Wim Robberechts/PhotoNews

'De luchthaven wil alles: cargo, zakenreizigers, low cost carriers, chartervluchten. En de omwonenden moeten het maar verwerken.'

het huis van zijn ouders net niet onteigend. Toch is hij verrast door de aankondiging van het nieuwe project. 'Geruchten over de verlenging van 25L waren als het monster van Loch Ness: ze doken af en toe op en verdwenen dan weer voor lange tijd. We leerden ermee leven. Maar nu is het ernstig. Vandaar dat wij met een aantal mensen het burgerforum hebben opgericht, waarin we als vrijwilligers en los van enige politieke partij actief zijn om onze rechten te vrijwaren.'

De luchthaven kwam op de proppen met een masterplan voor 2040. Ze wil vooral tijdens de piekuren 's morgens en in de vooravond haar capaciteit opdrijven. 'Ze maakt geen keuze', moppert Cuypers. 'Ze wil alles: cargo, zakenreizigers, lagekostenmaatschappijen, chartervluchten. En de omwonenden moeten het maar verwerken. Wij zijn van mening dat er op het huidige luchthaventerrein voldoende mogelijkheden zijn om het aantal vluchten en passagiers te verhogen. Maar we vrezen dat er een verborgen agenda is, dat er later nog een vierde baan bij zal komen, midden in het Groot Veld. Dan zal de



tussen verschillende actiegroepen, want in de gemeente Kortenberg denken de mensen dat ze geen last zullen hebben van een taxibaan, wel van de startbaan. De taxibaan zou op minder dan 200 meter van Humelgem komen. De luchthaven belooft dat ze een geluidswal tussen het gehucht en de baan zal bouwen, desnoods in glas, zodat mensen zich aan de taxiënde toestellen kunnen vergapen. Maar dat is een plan om de omwonenden uit te roken, zodat de luchthaven kan doen wat ze wil. Eerst een taxibaan, dan een verlengde startbaan, dan een nieuwe vierde baan. Voor de leefbaarheid van de omliggende gemeenten zou dat dramatisch zijn. Wij willen geen nieuw Doel worden.'

Als overtuigde Vlaams-nationalisten en inwoners van de Vlaamse Rand zien Cuypers en Ryon in dit verhaal ook een communautair aspect. Sinds 1999 heeft de Brusselse regering heel strenge geluidsnormen – de strengste van Europa – voor vluchten die over het Brussels Gewest moeten. Te luidruchtige toestellen kunnen vanaf dit jaar forse boetes krijgen. Door een verlengde startbaan op Vlaams grondgebied zou het Brusselse luchtruim vliegtuigvrij kunnen worden. Daarenboven heeft Vlaanderen geen geluidsnormen voor vliegtuigen, dus ook geen boetes. 'Brussel zal louter de lusten van de luchthaven krijgen, Vlaanderen de lasten', stelt Ryon, die ook klaagt dat Steenokkerzeel geen enkele belasting op de luchthavenactiviteiten kan heffen, maar er wel het grootste deel van de overlast van draagt. 'Water om vliegtuigen ijsvrij te maken vloeit in onze beken, waardoor ze niet meer kunnen bevrozen. En in onze vijvers drijven dode vissen.'

Zwijgplicht

De luchthavenautoriteiten zijn op hun hoede voor burgerprotest. 'De burgemeesters van Steenokkerzeel, Zaventem en Kortenberg zijn door ceo Arnaud Feist van BAC uitgenodigd voor een gesprek', stelt Ryon. 'Nu ja, gesprek. Er werd gewoon meegedeeld wat er beslist was. Achteraf bleek bovendien dat

wij apart ontvangen werden, en dat er andere meetings waren met de pers en met de actiecomités. We worden dus al bij voorbaat uit elkaar gespeeld. Daarenboven heeft BAC het Antwerpse consultancybureau Common Ground gevraagd een zogenaamd Forum 2040 op te richten. In dat zogenaamde inspraakorgaan mogen zestig zorgvuldig geselecteerde personen zitten, vooral stakeholders van betrokken maatschappijen en enkele burgers uit de omliggende gemeenten. Die laatsten zijn wel gehouden aan een zwijgplicht. De burgemeesters zullen niet in het Forum vertegenwoordigd zijn, de bewonersgroepen van Steenokkerzeel en Kortenberg evenmin.'

Het is zonneklaar dat er achter de schermen gemanoeuvreerd wordt om 'mollen' in het Forum te droppen. Maar het zal niet gemakkelijk zijn om alle neuzen in dezelfde richting te krijgen. Actiegroepen uit Diegem en de Brusselse Noordrand verdedigen een andere agenda, want zij denken ook dat ze minder overlast zullen krijgen als de verlengde baan er komt. Een transporteconoom als Eddy Van de Voorde van de Universiteit Antwerpen, die nooit te beroerd is om zich voor de kar van grote ondernemingen te laten spannen, schermt al met het grote aantal jobs dat de uitbreiding zal opleveren. 'We hopen dat een autoriteit als econoom Geert Noels daar zijn licht eens over zal laten schijnen', zegt Cuypers. 'Zoals hij in het dossier rond de uitbreiding van de Antwerpse haven heeft gedaan. Maar zijn financiële eisen zijn wat hoog voor een klein bewonerscomité.'

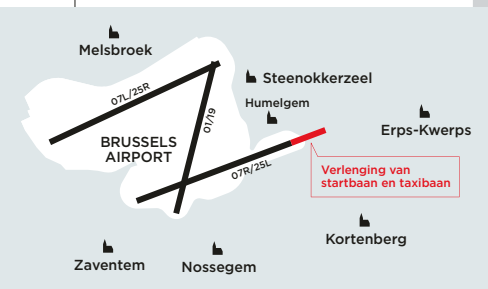
Politiek zal de strijd evenmin gemakkelijk zijn. Cuypers en Ryon hebben bevoorrechte contacten met de grootste partij van het land, maar het is de vraag of ze er veel aan zullen hebben. Voor haar primeren 'jobs, jobs, jobs'. N-VA'er Marc De Scheemaeker is voorzitter van de raad van bestuur van BAC, maar zijn bekommernis gaat niet uit naar hinder voor de omgeving. 'Wie zal zijn nek durven uit te steken?' vraagt Cuypers zich af. 'Enkel de lokale coalities in de betrokken gemeenten zitten op ►

'De politiek heeft weinig greep op de luchthaven omdat Guy Verhofstadt ze destijds aan Australische en Canadese investeerders heeft verpatst.' **Kurt Ryon, burgemeester van Steenokkerzeel**

nieuwe verkeerstoren midden in het luchthavengebied liggen en is Humelgem omsingeld.'

'Ze laten het nu uitschijnen alsof de bevolking nog een keuze heeft', zegt burgemeester Ryon. 'Een keuze tussen een verlengde taxibaan langs de huidige landingsbaan, of een verlenging van de landingsbaan tot een nieuwe startbaan. Dat zorgt al voor wrijvingen

Het voorgedraaide plan van de nieuwe aanleg.



onze lijn.' Ryon pikt in: 'De politiek heeft weinig greep op de luchthaven, omdat Guy Verhofstadt (Open VLD) ze destijds verpatst heeft aan Australische en Canadese investeerders. Die willen natuurlijk meerwaarde creëren.'

Over de juridische strategieën wint het burgerforum momenteel advies in. Het haalt moed en inspiratie uit het succes van de Antwerpse actiecomités (stRaten-generaal, Ademloos en Ringland) die het Oosterweeldossier hebben bijgestuurd en van Doel 2020 dat het verdoemde polderdorp al twintig jaar in leven houdt. Er liggen meerdere opties voor. 'We hebben met de gemeente een advocatenkantoor in de arm genomen om de luchthaven in gebreke te stellen voor de waardevermindering van de eigendommen', zegt Ryon. 'Zelfs de aankondiging van het project heeft al schade veroorzaakt. We hebben ook contact opgenomen met de minister-president van de Duitstalige Gemeenschap in ons land, om een derde belangenconflict tegen de strenge Brusselse geluidsnormen in te roepen. De Duitstalige Gemeenschap heeft dat ten tijde van de discussies over Brussel-Halle-Vilvoorde ook gedaan, in het belang van het land.'

Ryon heeft zelfs het gedoe over de plannen voor het Eurostadion in

'De luchthaven is er in het verleden steeds in geslaagd een milieueffectenrapport te vermijden.'

Henk Cuypers van het burgerforum

de Brusselse Rand goed gevolgd. De gemeente Grimbergen ging daar plots dwars liggen in het dossier door te weigeren enkele 'trage wegen' – die vooral door niet-gemotoriseerd verkeer gebruikt worden, met name voor recreatie of landbouw – op te heffen. Die bestaan de facto niet meer, maar officieel liggen ze nog op de huidige parking C van het Heizelcomplex, waar het stadion zou moeten komen. 'Er liggen trage wegen op het terrein van de luchthaven, die nog altijd eigendom zijn van Steenokkerzeel', grinnikt Ryon. 'Vroeger gebruikten mensen uit de regio ze zelfs om te voet naar de luchthaven te gaan. Je ziet ze niet meer, maar officieel zijn ze er nog, en we zijn vast van plan ze niet af te staan. Je kunt een trage weg niet zomaar afschaffen.'

Volgens Cuypers is een belangrijk element in het verhaal dat de luchthaven er in het verleden steeds in geslaagd is een milieueffectenrapport (MER) te vermijden. 'Ze vraagt altijd een ontheffing van de MER-plicht

en krijgt die ook altijd. Daarom voert ze haar plannen in stukjes uit. Wij denken dat daarin ernstige juridische gronden voor verzet liggen. Rond het Groot Veld liggen ook natuurgebieden, zoals het Torfbroek en het Silsbos, die deel uitmaken van het Europese Natura 2000-netwerk. Er mogen geen ingrepen gebeuren die een negatieve invloed hebben op de beschermde dieren en planten die er leven. Verder is het stuitend dat de luchthaven zich in haar toekomstplannen niet concreet engageert in de strijd tegen de klimaatopwarming, hoewel het luchtverkeer daar een grote impact op heeft.'

Cuypers en Ryon besluiten met de boodschap dat ze zeker niet tegen de luchthaven zijn: 'Wij zijn het niet eens met de Franstalige actiecomités die een afbouw van de luchthaven niet ongenegen zijn. Dat is niet alleen niet realistisch, maar ook niet wenselijk voor de mensen uit de regio, van wie er veel op de luchthaven werken. Maar wij willen rechtszekerheid voor de mensen die hier al lang wonen, en die nu geconfronteerd worden met nieuwe vliegscenario's, zonder dat ze daar ernstig over geraadpleegd worden. De tijd van de machteloze burger die tandenknarsend toekijkt hoe zijn leefomgeving wordt aangetast, is voorbij.' ●

'ER KOMT GEEN VIERDE BAAN'

'Er is nog niets beslist', benadrukt woordvoester Florence Muls van Brussels Airport Company.



'Voorlopig hebben we enkel onze Strategische Visie 2040 voorgesteld.' Daarin wordt uit de doeken gedaan hoe de luchthaven haar capaciteit, zowel qua passagiers als qua cargo,

kan vergroten. 'We hebben twee scenario's: ofwel de capaciteit uitbreiden door een technische optimalisatie van onze infrastructuur, ofwel door zowel baan 25L als de taxibaan te verlengen.' Het is volgens Muls technisch onmogelijk om enkel de baan of de taxibaan te verlengen, beide moeten samen uitgebreid worden of niet. BAC onderstreept dat ze de komende maanden 'alle betrokken partijen' wil informeren en horen. Om dat in goede banen te leiden, nam ze het Antwerpse bureau Common Ground in

de arm. Dat moet een Forum 2040 samenstellen. 'Iedereen die daaraan wil deelnemen kan zich inschrijven', zegt Muls.

Ook, bijvoorbeeld, de burgemeester van Steenokkerzeel?

FLORENCE MULS: Ik ken niet alle details, maar ik denk het wel. De selectie gebeurt niet door ons, omdat wij het belangrijk vinden dat het forum neutraal samengesteld wordt en onafhankelijk kan werken.

De deelnemers aan het forum moeten wel een geheimhoudingsclausule

tekenen.

MULS: We hebben het advies gekregen om op die manier te werken. Zo kunnen de deelnemers in alle vrijheid werken. Zonder druk.

Druk van wie?

MULS: Van de pers, bijvoorbeeld? (lacht)

De burgemeester van Steenokkerzeel Kurt Ryon vreest dat zijn dorp ingesloten zal worden door een extra baan die haaks op de 25L zou komen.

MULS: Er komt geen vierde baan. Sommigen mogen dat willen, voor ons is dat absoluut geen optie.