

1. Mijn dorp

Erps-Kwerps is mijn dorp. Voor sommigen is het niet meer dan een grappige naam, een makkelijke voorzet voor humoristen zonder inspiratie. Maar voor mij is het mijn thuis, waar ik naar de kleuter- en lagere school ging, vriendschappen sloot, lange wandelingen in het veld maakte, in de sporthal ging optreden met ons orkestje, waar ik trouwde, waar onze kinderen opgroeiden, waar ik mijn vrouw moest begraven en waar ik nu nog steeds woon.

Pal achter het voetbalterrein van Sporting Erps-Kwerps bevindt zich het Rattenkasteel, waarover Marc Sleen nog een Nerostrip heeft getekend. De legende wil dat wie het kasteel betrad, er nooit meer levend uitkwam. Gigantische ratten hielden er namelijk de wacht. Ooit ben ik samen met een buurjongen, met bange hartjes en haastig in elkaar geknutselde zwaarden, tot even voorbij de omheining van het grote domein geklommen. Maar omdat we vanuit de verte een leger ratten hoorden aanstormen, kozen we toch maar voor de zekere terugtocht.

De sporthal van Erps-Kwerps grenst aan het Rattenkasteel. Iedereen die ooit jong is geweest en in de verre omgeving van Kortenberg heeft gewoond, kent de sporthal van Erps-Kwerps. De fuiven die er werden georganiseerd waren legendarisch. 800, 900 bezoekers op bruisende feestjes elke maand. Op een bepaald ogenblik waren 'schuimparty's' het absolute topevenement. Met schuimkanonnen werd de hele sporthal omgedoopt tot een soort ritmisch aqualand, waar jongeren niet eens meer hoefden te drinken om helemaal uit de bol te gaan ... maar het toch nog deden. De faam van deze trekpleister bereikte dermate notoriëteit, dat twijfelachtig volk van ver buiten de gemeente de plek kwam opzoeken om er zich te *amuseren*. Vechtpartijen waren schering en inslag en uiteindelijk moesten de fuiven verboden worden, omdat de orde helemaal niet meer kon worden gehandhaafd. Gelukkig werden ze nadien weer mogelijk, dankzij een nieuw fuifreglement en goede afspraken tussen organisatoren, gemeentebestuur en veiligheidsdiensten.

Of neem de vijvers van Bellefroid. Dat waren kweekvijvers voor de visserij. Karpers. De vijvers waren uiteraard verboden terrein voor onbevoegden, maar ze werden alleen aan de voorzijde, langs de drukke Leuvensesteenweg, min of meer bewaakt. De achterzijde lag helemaal open en die kon je via het open veld moeiteloos bereiken. De eerste malen dat we er met een elementaire hengel naartoe trokken, beperkten we ons

jachtterrein nog tot de beek die bij hevige regenval als overloop van de vijvers diende. Maar al snel werden we stoutmoediger en stelden we ons verdekt op in de dichte begroeiing aan de vijvers zelf. Daar gaan hengelen was een bijna bijbels genot. Je hoefde zelfs geen aas aan de haak te prikken. Bij zonnig weer kwamen de karpers op de blinkende haak af en als je niet oplette, ving je er twee tegelijk.

En dan was er nog de cultuurzolder, beter bekend als ‘De Zolder’, op de bovenverdieping van de gemeentelijke basisschool ‘De Klimop’. Gedurende meer dan twee decennia was ‘De Zolder’ dé ontmoetingsplaats van jong en oud in Erps-Kwerps. De cafetaria en de vergaderzalen bestaan nog steeds, maar in de bloeiperiode waren er vaste uitbaters, die hun klanten meer als familie en vrienden dan als consumenten beschouwden. Er werd tot laat in de avond en zelfs tot diep in de nacht vergaderd en gediscussieerd. Zowel over kleine, gemeentelijke vraagstukken, als over de wereldproblemen. Ruzie was er zelden of nooit.

Iedereen luisterde naar elkaar. Facebook en Twitter zouden er vandaag een voorbeeld aan kunnen nemen. En wanneer Armand, de legendarische uitbater van ‘De Zolder’, al eens iets vroeger naar huis wou, was er altijd wel een tooghanger die in zijn autokoffer nog een krat bier staan had en die er dan triomfantelijk mee de trap op kwam.

Ik groeide op in de dorpskern van Erps, in de Peperstraat. Als kleine jongen was ik weleens ziek. Vaak keelontstekingen en problemen met de luchtwegen. Mijn grootmoeder zorgde er dan voor dat ik op tijd en stond een grote mok warme melk met honing aan bed besteld kreeg, zodat ik rillend van de warmte snel beter kon worden. In de lente en de zomer moest het slaapkamerraam regelmatig open om verse lucht binnen te laten. Ik hoorde dan een zeldzame auto over de kasseien rijden, maar even goed paard en kar of een vooruitstrevende tractor van de vele landbouwers die we toen nog rijk waren.

In de velden rond het centrum gingen we als kind vaak wandelen, terwijl we tarwehalmen open prutsten en erop kauwden. Je zag er regelmatig hazen over de stoppels rennen. Heel af en toe kreeg je ook een glimp van een vos te zien. Het mooiste natuurgebied was – en is nog steeds – Silsombos. Minder bekend dan Meerdaalwoud en de Doode Bemde in de buurt van Leuven, maar één van de prachtigste en meest biodiverse natuurtempels van Vlaams-Brabant. Nergens bloeien zo veel verschillende soorten bosorchideeën en vind je zo vele types van vlinders. Het gezang van leeuweriken die je met volle overtuiging een hele wandeling lang van

hun nest proberen weg te lokken, blijf ik een uitzonderlijk teken van ouderlijke toewijding vinden.

Maar het audio-icoon dat me uit die periode het best is bijgebleven, is het langzaam aanzwellende gebrom van de propellers van een DC-3 of een tweemotorige Fokker op een landerige, zwoele zomermiddag. Eerst twijfelde je nog of je het wel correct had gehoord, maar dan wist je het zeker: er was een vliegtuig in aantocht en het zou onvermijdelijk voorbij je slaapkamerraam passeren. Want tussen de Peperstraat en de aanvliegroute naar de landingsbaan 25L van de luchthaven van Zaventem was er alleen nog een open stukje veld.

De luchthaven heeft altijd deel uitgemaakt van het leven in Erps-Kwerps. We waren er steeds over verbaasd dat mensen die bij ons thuis op bezoek kwamen grote ogen opzetten wanneer een vliegtuig rakelings over de daken scheerde. Voor ons was dat normaal. Zoals mensen die langs een spoorlijn of dichtbij een station wonen ook niet opschrikken wanneer er een trein voorbij davert.

Heel wat inwoners van onze gemeente waren – en zijn – nauw betrokken bij de luchthaven. Onze naaste buur, Roger, was onderhoudstechnicus bij Sabena. Hij maakte ons jarenlang wijs dat hij hoogstpersoonlijk de banden opblies van alle vliegtuigen die vanuit Zaventem vertrokken, met de mond op het ventiel. Ook vandaag verdienen nog vele dorpsgenoten hun boterham op de luchthaven, vooral bij pakjesdiensten en in de logistieke sector.

Niemand – tenzij een geïsoleerde zuurpruim – betwist de aanwezigheid van de luchthaven en het belang ervan voor onze regio. En toch leeft mijn dorp al sinds eind de jaren '90 van de vorige eeuw met de permanente vrees dat de uitbreidingsdrang van de luchthaven de leefbaarheid van de luchthavenomgeving onherstelbaar in het gedrang zal brengen.

Zijn er grenzen aan de groei van de luchthaven? En in welke mate zijn de leefbaarheid, de gezondheid en het welbevinden van de omwonenden elementen die daadwerkelijk meespelen bij het bepalen van de ruimte die de luchthavenuitbater krijgt om zijn activiteiten te ontwikkelen en uit te breiden?

Omdat in de komende jaren door de diverse overheden cruciale beslissingen moeten worden getroffen die deze 'ruimte' letterlijk en figuurlijk bepalen, is het belangrijk dat ook het standpunt van de rechtstreeks betrokken omwonenden én van de bredere luchthavenregio op de beleidstafel komt.

Er is nood aan een leefbaar evenwicht tussen het economische en tewerkstellingsbelang van de luchthaven en de levenskwaliteit van de mensen die in de omgeving wonen. In theorie zullen weinige gesprekspartners het met deze stelling oneens zijn. In de praktijk ervaren we echter dat de bedrijfslogica van het luchthavenmanagement bij de hogere beleidsniveaus meer gehoor vindt dan de roep om erkenning van de mensen die de luchthaven *toch al gewoon zijn* en die de toekomstige ontwikkelingen er dan maar moeten bijnemen.

Zelden is de tegenstelling tussen die bedrijfslogica van de luchthaven en de fundamentele belangen van de omwonenden zo scherp tot uiting gekomen als bij de presentatie van de uitbreidingsplannen van luchthavenuitbater BAC in de periode 2016-2018.

Op 24 januari 2018 werd, op vraag van het gemeentebestuur van Kortenberg, in de sporthal van Erps-Kwerps door Brussels Airport Company een infovergadering gehouden over het 'Toekomstplan 2040' van de luchthaven. Dat memorabele infomoment had een voorgeschiedenis.

In november 2016 werden voor het eerst de contouren bekendgemaakt van het 'masterplan' van het luchthavenmanagement voor de toekomst van de luchthaven. Het gemeentebestuur reageerde daarop onmiddellijk en fel. Uit dat plan bleek immers dat, om op termijn de capaciteit van de luchthaven te vergroten, twee pistes (*plan intended*) werden voorgesteld: één met een verlenging van de huidige startbaan 25L en één zonder die verlenging, maar met een nieuwe taxibaan.

Het gemeentebestuur van Kortenberg kondigde aan dat het zich met alle mogelijke middelen tegen de optie zou verzetten waarbij landingsbaan 25L met een kleine kilometer zou worden verlengd. Daardoor zou de leefbaarheid van de hele dorpskern van Erps-Kwerps immers onvermijdelijk worden tenietgedaan. De landingsbaan zou dan letterlijk naast een grote woonwijk uitkomen en de hinder zou de volledige dorpskern onbewoonbaar maken.

Meteen werden alle Vlaamse politieke partijen op alle bestuursniveaus opgeroepen om bij de concrete besluitvorming rond dit masterplan de denkpiste rond de verlenging van landingsbaan 25L onmiddellijk van tafel te vegen. Het ging immers om de pure leefbaarheid van een lokale gemeenschap van 6000 mensen die onherstelbaar in het gedrang zou komen. Twee gemeenten (Kortenberg en Steenokkerzeel) zouden rechtstreeks in hun elementaire functies worden bedreigd.

Bovendien kon de door BAC gewenste capaciteitsuitbreiding perfect worden gerealiseerd zonder verlenging van startbaan 25L. Dat stond met zoveel woorden in het masterplan zelf. Het resultaat qua capaciteit was exact hetzelfde, mét of zonder verlenging van de startbaan. Ook bij de andere optie, met een verlenging van de taxibaan, moest volgens het gemeentebestuur nog grondig worden bekeken of de hinder van opstijgende en landende vliegtuigen voor de betrokken omwonenden al dan niet aanvaardbaar kon zijn.

Toen al werd gevraagd dat bij de verdere uitwerking van het masterplan lasten en lusten van de luchthaven rechtvaardig verdeeld zouden worden. Dat principe houdt onder meer in dat niet alleen de Vlaamse Rand de lasten van lawaai en mobiliteit moet dragen, maar dat ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een fair aandeel van de overvluchten voor zijn rekening moet nemen. Het voorstel om landingsbaan 25L te verlengen zou er op termijn voor zorgen dat nog méér vluchten boven de regio Kortenberg, Herent en Leuven zouden opstijgen en dat Brussel op die manier quasi volledig zou worden ontzien.

Het bleef op Vlaams en federaal bestuursniveau oorverdovend stil na die eerste bekendmaking van de plannen van de luchthavenuitbater en na de duidelijke waarschuwing vanuit de bewoners en de gemeentebesturen uit de luchthavenomgeving.

Op 20 februari 2017 werd een delegatie van BAC uitgenodigd op een vergadering van de gemeentelijke raadscommissie die in Kortenberg de luchthavenproblematiek opvolgt. Die raadscommissie bestaat uit vertegenwoordigers van alle politieke partijen in de gemeenteraad, aangevuld met bewonersgroep Decibel 25L, en is er steeds in geslaagd om over dit belangrijke thema eensgezind standpunten in te nemen over alle partijgrenzen heen.

Er werden pertinente vragen gesteld over de reden waarom een verlenging van landingsbaan 25L als optie in het masterplan werd opgenomen, vermits dit voor de capaciteitsuitbreiding niet noodzakelijk was, over het ontbreken van een federale vliegwet als fundamenteel regulerend kader voor de luchthavenactiviteiten, over de implicaties voor de omwonenden van een mogelijke ‘zuidelijke wegontsluiting’ naar de luchthaven, over het hoe, het waar en het waarom van een mogelijk bijkomend bedrijventerrein – gelet op het feit dat in Zaventem heel wat bedrijfsgebouwen gewoon leeg staan – en over de precieze details van het aangekondigde ‘Forum 2040’ waar de toekomstplannen van de luchthaven meer in detail zouden worden besproken.

De driekoppige delegatie van BAC lichtte toe dat het toekomstplan er mede gekomen was op vraag van de omwonenden en de gemeentebesturen uit de luchthavenomgeving, omdat er bij elke aanvraag voor omgevingsvergunning (toen nog: stedenbouwkundige en milieuvergunning) de vraag werd gesteld binnen welk toekomstproject die aanvraag dan wel kaderde. Die grotere context was nu gedetailleerd beschikbaar en het was uitdrukkelijk de bedoeling om ruimte voor dialoog te creëren rond alle aspecten van het masterplan. Er werd benadrukt dat dit strategisch plan alleen krijtlijnen weergaf en dat er nog geen gedetailleerde plannen waren uitgewerkt. Niet voor de uitbreiding voor de infrastructuur, maar evenmin voor de mogelijke bijkomende wegontsluiting of voor de aanleg van een bedrijventerrein.

De toelichting van de BAC-delegatie bevatte vier luiken: de basisactiviteit (de luchthaven zelf), de ontwikkeling van een zakencentrum rond de luchthaven, een logistiek luik en de creatie van een intermodale hub, met de daarmee samenhangende mobiliteitsproblematiek.

Om het reiscomfort van het toenemende aantal reizigers te vergroten, wordt in het toekomstplan de bouw van Pier A-West vooropgesteld. In een later stadium, rond 2030, plant men de bouw van een Pier C. Van de 20.000 mensen die nu tewerkgesteld zijn op de luchthaven, werken er 5.000 voor cargo-activiteiten. Het is de bedoeling deze sector in de toekomst verder uit te bouwen, omdat dit beantwoordt aan een toenemende vraag van bedrijven rond de luchthaven.

Via de noordelijke Ring rond Brussel is een ontsluiting gerealiseerd via een fly-over op de E19. De luchthaven acht een bijkomende ontsluiting wenselijk, om op die manier de nu reeds overbelaste Ring te kunnen ontzien. De luchthaven moet zich volgens BAC verder ontwikkelen als een intermodale hub. Momenteel komt slechts 30% van de reizigers met het openbaar vervoer. Dat percentage zou moeten kunnen worden opgetrokken tot 50%, maar dan moet het openbaar vervoer in de dal- en nachturen worden geoptimaliseerd.

Het vrachtvervoer is, aldus de luchthavenuitbater, onlosmakelijk verbonden met het passagiersverkeer. Ongeveer één derde van de goederen vliegt mee met dat personenverkeer. BAC wenst in eerste instantie de bestaande infrastructuur zo optimaal mogelijk te gebruiken, maar wil in de toekomst kunnen blijven voldoen aan de te verwachten vraag naar piekcapaciteit. Om die doelstelling te realiseren zal BAC op termijn de nodige aanpassingen aanbrengen aan verschillende elementen van de infrastructuur.

Internationale studies houden voor de komende 20 jaar rekening met een groeiritme van 2,5% per jaar. Daardoor zou men tegen 2040 uitkomen op 315.000 vliegbewegingen per jaar, voor het vervoer van 40 miljoen passagiers en 925.000 ton cargo per jaar. Begin 2000, tijdens de hoogdagen van Sabena, telde men op Zaventem 326.000 vliegbewegingen per jaar, met 21 miljoen passagiers en 690.000 ton cargo. De groei in het aantal passagiers en tonnen vracht wil men realiseren dankzij een meer efficiënte en economisch-rendabele uitbating en met gebruikmaking van stillere vliegtuigen.

Om die doelstelling te halen moet BAC naar eigen zeggen de piekcapaciteit verhogen en moet die capaciteit in alle weersomstandigheden kunnen worden gegarandeerd, wat nu niet het geval is. Met de huidige infrastructuur haalt men een piekcapaciteit van 74 bewegingen per uur in normale vliegomstandigheden. Bij ongunstige weersomstandigheden daalt deze maximumcapaciteit met 30% tot 50 vliegbewegingen per uur.

Om de gewenste capaciteit in de toekomst te kunnen garanderen, onderzoekt de luchthavenuitbater in het masterplan verschillende opties, te beginnen met de optimalisering van het huidige baangebruik. Daarnaast overweegt men een grondige infrastructuuraanpassing met twee opties.

De zogenaamde optie A houdt een verlenging van de taxibaan in over de hele lengte van landingsbaan 25L. Die ingreep laat een vlottere oplijning toe bij het opstijgen van op landingsbaan 25L en maakt het mogelijk dat de landingsbanen 25R en 25L gelijktijdig worden gebruikt. Door die aanpassing wordt de piekcapaciteit opgetrokken naar 93 vliegbewegingen per uur bij normale weersomstandigheden en tot 84 vliegbewegingen per uur bij ongunstige weersomstandigheden.

De zogenaamde optie B houdt een verlenging van de landingsbaan 25L in met ongeveer 900 meter, met een taxiweg over de hele lengte van de landingsbaan 25L. De capaciteitswinst is exact dezelfde als bij optie A, met dit verschil dat men bij optie B sneller kan opstijgen, zodat men het centrum van Zaventem minder sterk moet belasten.

Wat BAC bij de toelichting niet zo duidelijk verwoordde, was dat de opstijgbewegingen door de voorgenomen aanpassingen van landingsbaan 25L, in de toekomst vlot in beide richtingen zouden kunnen gebeuren, terwijl ze nu in hoofdzaak in oostelijke richting gaan. Op die manier zou men ook de problematiek van de ‘snijdende’ startbanen kunnen oplossen. De startbanen O7R en O7L liggen immers niet helemaal evenwijdig (zie later).

Op die manier zou men in quasi alle weersomstandigheden Brussel kunnen ontzien en zou er ook een heel ander type van geluidshinder voor de omwonenden ontstaan.

BAC lichtte wel toe dat zowel voor optie A als voor optie B woningen en bedrijven zouden moeten worden onteigend om geluidswallen te kunnen bouwen. Voor optie B zouden minder woningen moeten worden onteigend, maar zou het ruimtebeslag een stuk groter zijn. Theoretische berekeningen wezen uit dat het grondlawaai zou toenemen met 1 à 4 dB(A). Let wel: de dB(A)-schaal is een logaritmische schaal. Een toename met 3 dB(A) ervaart een mens als 'iets luider', terwijl de geluidsdruk dan tweemaal zo hoog is.

Op de gemeentelijke raadscommissie van 20 februari 2017 maakte de luchthavenuitbater ten slotte duidelijk dat de strategische visie nu werd geformuleerd om de omwonenden tijdig en helder te informeren en om tot een constructieve dialoog te komen. Die zou worden georganiseerd in een breed gespreksplatform, nl. 'Forum 2040'.

Wat zowel tijdens de presentatie als tijdens de gedachtewisseling nadien opviel, was dat de luchthavenuitbater wel oog had voor de materiële, financiële, ruimtelijke en economische aspecten van het toekomstplan, maar dat de aandacht voor de concrete leefbaarheid van de omwonenden niet of nauwelijks aan bod kwam. Een landingsbaan tot bijna letterlijk in de tuin van je woning, dat doet nochtans wat met een mens en met een dorp ... Toch?

De aankondiging van het masterplan zorgde voor de nodige ongerustheid bij de inwoners van de luchthavenomgeving, al was er op dat moment geen sprake van acute paniek. Enerzijds had BAC gesust dat er nog geen 'beslissingen' waren getroffen en dat er ook nog geen 'operationele plannen' waren. Anderzijds waren we in de luchthavenomgeving wel één en ander gewoon: sinds midden de jaren '90 van de vorige eeuw waren er om de haverklap wel pleidooien geweest voor een uitbreiding van de luchthaveninfrastructuur in het algemeen en voor de verlenging van landingsbaan 25L in het bijzonder. En tot nog toe was er allemaal niets van in huis gekomen. De soep zou dus wel koelen zonder blazen.

Intussen was het 'Forum 2040' opgestart (zie later) en werden mondjesmaat steeds meer details van het toekomstplan bekend.

BAC toonde zich bereid om de informatie die tijdens de sessies van 'Forum 2040' werd vrijgegeven, ook aan de gemeentebesturen en de geïnteresseerden van de rechtstreeks betrokken gemeenten te bezorgen en

om op vragen daarrond te antwoorden. Omdat de vergaderingen van de raadscommissie toegankelijk zijn voor het publiek en omdat gedacht werd dat voor dit thema meer publieke belangstelling zou bestaan dan voor minder ingrijpende onderwerpen, werd na enig over-en-weer-gepraat beslist om een infovergadering te organiseren in de sporthal, zodat alle geïnteresseerden aanwezig konden zijn.

Het dient gezegd dat BAC hiermee een belangrijke stap zette in het verlenen van inzicht in hun privé-bedrijfsplan voor een breed publiek. Vanzelfsprekend was dat zeker niet. Er werd gehoopt dat dit een eerste etappe zou inluiden van een gezamenlijk, participatief project.

De sporthal werd gereserveerd en de uitnodigingen werden via de gemeentelijke infokanalen, via de pers en via de sociale media verspreid.

Op maandag 22 januari 2018 barstte echter een nieuwsbom met de publicatie van gedetailleerde plannen in de krant De Standaard. Die plannen waren even voordien toegelicht aan de deelnemers aan het Forum 2040.

Het krantenartikel liet aan duidelijkheid niets te wensen over: *“De geplande uitbreiding van de luchthaven van Zaventem wordt wel heel ingrijpend voor de omwonenden. Dat blijkt nu uit het uitgelekte plan dat het designbureau Arcadis opstelde in opdracht van Brussels Airport Company (BAC). “In het slechtste geval verdwijnen er 22 huizen en komt er een vier kilometer lange muur van 18 meter hoog waar de blijvers tegenaan mogen kijken. Van 23 miljoen naar 40 miljoen reizigers per jaar. Dat is het doel dat Brussels Airport tegen 2040 wil bereiken. Daarvoor zal onze nationale luchthaven moeten uitbreiden, zo zei CEO Arnaud Feist al op een persconferentie in 2016. Maar uit de plannen die designbureau Arcadis in opdracht van de luchthaven uittekende, blijkt nu dat het project wel een erg grote impact zal hebben op de omwonenden. Specifiek gaat het over de ontwikkeling van piste 25L, die tussen de dorpen Humelgem en Erps-Kwerps ligt. Arcadis voorziet twee opties: één zonder verlenging van de piste en één met verlenging. Die laatste optie – de meest comfortabele voor de groei van de luchthaven – is ook de meest ingrijpende. De startbaan wordt dan 900 meter langer, krijgt een extra taxibaan en wordt omringd door een geluidwerende buffer.”*

De foto die bij het artikel gepubliceerd werd, maakte het voor de omwonenden pijnlijk concreet: