

*Hoeveel rek zit er nog op de groei van Brussels Airport? De omwonenden kreunen onder het lawaai, de politieke spanning laat hoog op. Maar wie zegt zomaar neen tegen (mogelijk) 20.000 tot 60.000 extra jobs?*

Karsten Lemmens

Eveline Vergauwen

Jef Poppelmonde

BrusselDe ambities van Brussels Airport reiken hoog: een verdubbeling van het aantal passagiers en een groei van het cargoverkeer met een derde. Dat staat in het '2040'-toekomstplan van de luchthaven.

Maar het recente conflict over de Brusselse geluidsnormen (DS 10 feburari) maakt duidelijk dat de activiteiten van de luchthaven botsen met het welzijn van omwonenden en met politieke belangen. De vraag rijst: zijn er grenzen aan de groei?

'Zaventem is wellicht niet de beste plek om nog verdere groei te realiseren', zegt Frédéric Dobruzkes, onderzoeker aan de ULB die het onderwerp uitvoerig heeft bestudeerd. 'Meer groei resulteert in meer vliegtuigen die boven mensen vliegen. Op een bepaald punt bots je daar op grenzen.'

Volgens Dobruzkes heeft de Belgische politiek twee historische fouten gemaakt. Ze heeft de luchthaven niet verplaatst toen het nog kon - volgens hem was een locatie tussen Brussel en Antwerpen ideaal geweest - en ze heeft het gros van de aandelen verkocht aan private spelers. Het gevolg: 'De luchthaven wil vooral winst genereren voor haar aandeelhouders. In dit verhaal moet je een afweging maken: denk je aan de mensen die rond de luchthaven wonen, of aan de winst van Brussels Airport?'

Twee soorten slapeloosheid

Volgens Roger Delye speelt winst als dusdanig geen rol. Hij is voorzitter van de beroepsvereniging van luchtvaartmaatschappijen BAR. 'Je kunt van twee zaken wakker liggen', zegt hij. 'Ofwel van de geluidshinder, ofwel van de zorg dat jij en je kinderen geen job meer zullen hebben.'

Hij erkent dat het een boutade is, maar au fond is dat wel de afweging die volgens Delye gemaakt moet worden. 'We spelen met de toekomst van de economie van een land', zegt hij. 'Je kan kiezen voor minder lasten, waarna spelers rondom ons (luchthavens als die van Amsterdam en Düsseldorf, red.) zich verder zullen ontwikkelen. Maar zijn we bereid om dat jobverlies te pikken?'

Zelfs als een kleine cargomaatschappij met amper zes personeelsleden op Zaventem naar andere oorden trekt, heeft dat onmiddellijk een impact, zegt hij. 'Het kan leiden tot tientallen of honderden vrachtwagens minder omdat hun vliegtuigen hier niet meer landen. Transportfirma's zullen de gevolgen voelen.'

Toch is het probleem van de lawaaihinder een reëel probleem voor Zaventem. Niet het minst omdat politici veel belang hechten aan de klachten erover van hun kiezers. Brussels Airport-ceo Arnaud Feist benadrukt 'met respect voor de omwonenden' te willen opereren. 'Wij zijn bijvoorbeeld bereid om te praten over het oprichten van een fonds om huizen te isoleren tegen geluid. We willen onze activiteiten ontwikkelen op een duurzame manier. Het is niet onze bedoeling om winst te maken, en er dan vandoor te gaan.'

'De regering heeft het altijd over jobs, jobs, jobs', zucht Feist. 'Wel, wij kunnen hier de komende twintig jaar 20.000 banen creëren. En dan heb ik het nog niet over de ongeveer 40.000 indirecte jobs die daarbij komen. Kijk, ik zeg niet dat de sky the limit is voor onze luchthaven. Het is niet ons doel om zo groot te worden als Charles de Gaulle. Maar we hebben wél de ambitie en de troeven om sterk te groeien.'

Onderzoeker Dobruzkes trekt die cijfers over jobcreatie in twijfel. 'De bewijzen daarvoor zijn niet zo overtuigend', zegt hij. 'Je hebt natuurlijk de directe jobs, maar die indirecte jobs zijn eerder schattingen. Bovendien is er geen lineair verband tussen het aantal vluchten en het aantal banen. Met die cijfers moet je heel voorzichtig zijn.' Feist spreekt dat tegen: 'Dat zijn tellingen volgens de methodieken van onafhankelijke instanties, zoals centrale banken. Wij vinden die cijfers niet uit, hè.'

Fysieke grenzen

In elk geval: er zijn grenzen aan de groei. Fysieke grenzen zelfs. 'De capaciteit van een luchthaven is beperkt door zijn fysieke oppervlakte', zegt professor Eddy Van de Voorde, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen. 'Die kan je niet verder vergroten. Of je moet gemeenten zoals Diegem onteigenen, maar zoiets is natuurlijk onbespreekbaar. Daardoor zal Brussels Airport nooit groeien naar de schaal van Schiphol in Amsterdam of Charles de Gaulle in Parijs.'

Eric Van Rompuy (CD&V), voormalig schepen van Ruimtelijke Ordening in Zaventem, maakt het heel concreet: 'Er is zelfs geen plaats voor één extra bedrijventerrein in Zaventem. We zitten vol.'

Sprediden of verhuizen

Maar groei hoeft niet noodzakelijk gepaard te gaan met fysieke uitbreiding. Van Rompuy herinnert eraan dat het aantal vluchten vandaag lager ligt dan voor 2002, voor het faillissement van Sabena, en de terroristische aanslagen op 11 september 2001. Wat toen kon, kan nu toch ook?

Technische vooruitgang helpt bovendien. In de toekomst zal steeds vaker met grotere vliegtuigen worden gevlogen. 'Die zijn moderner en geluidsarmer', zegt Van de Voorde. 'Je krijgt schaalvergroting, maar door technologische evoluties zullen de nadelige externe effecten afnemen.'

Volgens Dobruzkes is het dan ook 'perfect mogelijk om groei op Zaventem te realiseren en tegelijk de geluidsnormen te respecteren'. Zijn oplossing: anders gaan vliegen. 'Door niet over het dichtbevolkte Brussel te vliegen, maar over de rand. Daar kan je perfect nieuwe routes gebruiken.'

Maar zo eenvoudig is dat niet. Met elke nieuwe route ontstaat er een nieuwe verzetshaard of actiegroep. Bovendien speelt de communautaire strijd op de achtergrond. In de (Vlaamse) Noordrand blijven de actievoerende inwoners ijveren voor een evenwichtige spreiding over heel de omgeving. Oók over Brussel, dat een kwart van de vluchten zou verwerken. 'Het mogen de minst luidruchtige vliegtuigen zijn die over Brussel vliegen', zegt Josephine Overeem van de Actie Noordrand. Maar een concentratie van vluchten boven de Vlaamse Rand? Daar legt ook de Vlaamse regering zich voor.

Voor federaal minister van Mobiliteit François Bellot (MR) is het 'snelsnel verschuiven van vliegtuigen' bovendien niet de weg vooruit. 'Andere mensen met geluidsoverlast opzadelen, is geen duurzame oplossing. Het verleden heeft aangetoond wat de gevolgen daarvan zijn: actiecomités, juridische procedures en een hoop problemen.'

Nergens ter wereld

Een deel van de activiteiten verhuizen dan maar? 'Cargo kan naar Luik', zegt Dobruzkes. 'Zelfs een groot deel van de tewerkstelling, mensen die in de regio Leuven-Aarschot wonen, kan misschien mee verhuizen.' Passagiersvluchten kunnen gedeeltelijk naar Charleroi. 'Maar het ligt politiek allicht lastig wanneer al die activiteiten naar Wallonië verhuizen.'

Volgens de sector zelf is dat bovendien onmogelijk. Roger Delye wijst erop dat een groot deel van de vracht meevliegt met passagiersvliegtuigen. 'Denk aan Brussels Airlines dat uit Afrika bloemen en vis meeneemt op zijn passagiersvluchten.'

Feist vult aan: 'Grote buitenlandse passagiersmaatschappijen hebben me gezegd: "Als de cargo verdwijnt, dan vertrekken we."'

Over één punt is iedereen — experts én politici — het eens: de impasse in het dossier is absurd. Dobruzkes: 'Ik heb al tien jaar gezocht naar landen met een vergelijkbare situatie, en ik heb ze niet gevonden.'

Karsten Lemmens

Copyright © 2017 Corelio. Alle rechten voorbehouden