

14 september 2015

**Test. Krijgen Noord- en Oostrand woensdag de genadeslag
van drie regeringen?**

Of behandelen ze inwoners als volwaardige burgers?

Woensdag 16 september komt het door het Brusselse Gewest ingeroepen belangenconflict ivm de Kanaalroute op de agenda van het Overlegcomité van de federale, Vlaamse en Brusselse regering.

Hoewel het 'maar' om 3 tot 7 bijkomende nachtvluchten gaat, staan de drie regeringen wel voor een fundamentele ethische keuze ivm de toekomst van de luchthaven.

Wat zijn de opties?

Ofwel reduceren de beleidsverantwoordelijken 270.000 omwonenden voorgoed tot tweederangsburgers en krijgt Brussel Nationaal voorgoed het recht hen ongelimiteerd, hoogfrequent en supergeconcentreerd te overvliegen, zodat zo weinig mensen/kiezers zoveel mogelijk gehinderd worden in wat een voorstedelijke woestijn zal worden.

Ofwel nemen ze hun beleidsverantwoordelijkheid en leggen ze voor eens en voor altijd vast dat iedere omwonende van de luchthaven volwaardig burger is, gelijk voor de wet, met dezelfde rechten: evenveel stilte voor iedereen en de plicht een evenredig en beperkt deel van de hinder op zich te nemen.

Historiek

Toen het Brusselse moratorium ivm het plan Wathelet op 2 april 2015 inging, werd ook de Brusselse Kanaalroute op bevel van de rechter bevrijd van de extra vluchten die de voorganger van minister Galant over deze route stuurde. Deze vertrekken kwamen destijds namelijk bovenop de vluchten die de in 2003 gecreëerde en sindsdien perfect wettig gevlogen Kanaalroute al 12 jaar gebruikten.

Toch riep de Brusselse regering via CDH-minister Frémault alsnog een zgn. belangenconflict in om ook deze historische nachtvluchten van de Brusselse Kanaalroute naar de Vlaamse Noord- en/of Oostrand te verplaatsen. Dit loopt na 60 dagen af en dan dient het Overlegcomité een beslissing te nemen.

Het Brussel Hoofdstedelijk Gewest wil nu ook de stillere vliegtuigen met een QC niet hoger dan 4 afwentelen onder het voorwendsel van de bevolkingsdichtheid*. Hun eis: heel het Brussels Gewest 's nachts** praktisch vliegtuigvrij maken. Alleen Haren,

Neder Over Heembeek, Schaarbeek en Evere zullen altijd overvlogen worden tenzij de luchthaven verhuist, ook al worden de bochten tijdens het opstijgen om Brussel te vermijden nog scherper en gevaarlijker) .

De Brusselse zone van rangeerstation Schaarbeek, Osseghempark telt veel minder mensen dan de routes boven Noord- en Oostrand maar Brussel wil gewoon NIETS. Het bijna hysterische hoofdstedelijk gewest wil dus nog altijd de boter én het geld van de boter én de glimlach van de mooie melkmeid als het over de luchthaven gaat. Al moet daarvoor het principe van de bevolkingsdichtheid verkracht worden en ook, dat elke Belg gelijk is voor de wet.

Bevolkingsdichtheid, ja maar!

De bevolkingsdichtheid inroepen als argument wordt nog meer bedenkelijk als men weet dat in de bedreigde zones volgens de ULB* studie van 2013 niet minder dan 140 000 (Noordrand**), respectievelijk 130 000 (Oostrand***) Belgische burgers wonen, tegen (de ULB cijfers verschillen) bijna 300.000 in de Kanaalzone. De eis van Brussels milieuminister Frémault houdt nu in dat de overvlogenen, die in de Vlaamse Rand nu al hoogfrequent overvlogen worden, nog zwaarder zouden worden getroffen.*

Zo duwt de regerende Brusselse CDH samen met het niet-regerende Brusselse Ecolo het zogenaamde 'plan Durant' alsnog erdoor. Niks boven Brussel. Zoveel mogelijk boven de Oost- en Noordrand waar rond de Ringroute volgens sommige Franstaligen alleen 'Vlaamse koeien' zouden grazen en geen mensen zouden wonen.

Dat de Ringroute tot op 20 km van de luchthaven de tweede dichtstbevolkte regio rond de luchthaven overvliegt en dat vliegtuigen een 'geluidssrok' hebben van 3 tot 15 km wordt voor het gemak vergeten.

De keuze waarvoor het beleid staat

Het gaat dus zowel over nog meer nachtvluchten boven dezelfde mensen als over een principe. Wat beslissen de drie regeringen woensdagvoormiddag?

1. Gaan ze bewust de woonomgeving van 270.000 omwonenden van de luchthaven nog verder onbewoonbaar maken? Gaan ze voor de moreel volstrekt verwerpelijke optie om deze zwaar overvlogen inwoners van Noord- en Oostrand nog meer geconcentreerd te overvliegen en hen:

- uit hun huizen te zetten via verplichte onteigening,
- hun grond en huizen te ontwaarden,
- hen op te sluiten in een geïsoleerd huis en
- op termijn langzaam maar zeker te elimineren vanwege ziekte en sterfte door nu al ontoelaatbaar hoge gezondheidsrisico's?***

2. De drie regeringen kunnen ook kiezen voor

- solidariteit,
- verantwoorde spreiding
- iedereen mee in het bad,
- het economisch belang van de luchthaven erkennen
- de nachtvluchten die niemand wil geleidelijk en gepland afbouwen
- pure vracht en overstapvluchten verplaatsen naar regionale luchthavens
- een stop op de ongecontroleerde groei van de luchthaven.

De keuze die onze regeerders woensdag maken is vooral **een test voor onze democratie**. Ze bepaalt niet alleen de toekomst van de luchthaven en die van 270.000 burgers in Noord- en Oost-Vlaanderen. Ze bepaalt ook hoe het belang van een relatief dichter bevolkte meerderheid zich verhoudt tot een relatief minder dicht bevolkte minderheid.

Perscontacten: 0486 582 499

www.actie-noordrand.be

ACTIE-NOORDRAND@BELGACOM.NET

** De ULB-cijfers zijn nooit officieel gevalideerd, dus niemand weet of de opgegeven aantallen overeenkomen met de werkelijkheid. De Brusselse claim berust louter op een bewering.*

***De Noordrand kreeg er sinds het invoeren van het belangenconflict op weekdagen 3 tot 7 vluchten per nacht bij, bovenop de 10 à 19 gebruikelijke nachtvluchten. Daarnaast waren er in 2015 al 22 concentratienachten met tussen de 20 en 29 vluchten. Dat is nu al meer dan in heel 2014, toen er 18 concentratienachten waren met een uitschieter van 32 vluchten per nacht (18/19/12).*

**** De nefaste invloed van geconcentreerde en hoogfrequente vliegtuighinder*

- voor het hart en de bloedsomloop,
- het zenuwstelsel en hormoonstelsel en
- die van (zeer) fijn stof, drager van zwaar toxische metalen uit kerosine tot diep in het longweefsel

werkverzuim door ziekte

is uitgebreid wetenschappelijk onderzocht en bewezen.