

**ACTIE NOORDRAND VRAAGT VLAAMSE REGERING EXPLICIET
OM HAAR BURGERS EVENVEEL BESCHERMING TE GEVEN
ALS BRUSSELS GEWEST HAAR INWONERS VERSCHAFT**

Of vliegtuigen hinderen en dan **moet** men spreiden.

Of ze hinderen niet en dan **kan** men spreiden.

Na slechts 11 maanden heeft de 25R al **304** nachtelijke vertrekken* extra gekregen. Sinds 2004 zijn dit er in totaal **662!** Dit komt bovenop een aantal nachtvluchten vanaf de 25R dat al veel hoger lag dan voor welke andere baan dan ook. Het is een trieste balans en dan nog over nog maar 11 maanden in 2006.

Het resultaat voor de andere banen?

192 nachtvluchten minder vanaf de 20. Acht nachtelijke vertrekken minder voor de 25L. 98 nachtvluchten minder voor de 02 en de 07.

Kruipt concentratie waar ze niet gaan kan? In een democratie kan er van deze twee maar één waar zijn. Of deze vluchten hinderen en dan MOET men spreiden. Of ze hinderen niet en dan KAN men spreiden.

** De gegevens van de dagvluchten vertonen een gelijkaardig concentratiepatroon maar zijn helaas niet in een vorm beschikbaar die een mediavriendelijke vergelijking als die voor de nachtvluchten mogelijk maakt.*

Brussel Nationaal - vergelijking aantal nachtvluchten 2005-2006 (slechts 11 mnd)						
Jaar	Bewegingen	Vertrekken	25R	20	02 + 07R/L	25L
			<i>Zone 1</i>	<i>Zone 3</i>	<i>Zone 4, 5 en 6</i>	<i>Zone 2</i>
2004	23.160	8.965	3.682	3.126	1.608	549
2005	24.576	9.324	4.040	2.677	2.356	247
2006	24.759	9.326	4.344	2.485	2.258	239
2006 - 2005	+183	+2	+304	-192	-98	-8
Vergelijking aantal nachtvluchten tussen 2006 en 2004						
2006 – 2004	+1.599	+361	+662	-641	+650	-310

Zone 1: Diegem, Haren, N.O.Heembeek en de Noordrand

Zone 2: Zaventem en Brussel

Zone 3: Sterrebeek en Tervuren

Zone 4: Erps-Kwerps en Kortenberg

Zone 5: Steenokkerzeel

Zone 6: Perk

U leest het goed. Enkel baan 25R kreeg er het afgelopen jaar nog maar eens nachtelijke vertrekken bij. En nog maar eens meer onveiligheid

Vanaf alle andere banen (de 25L, de 20) vertrokken dit jaar 's nachts **minder** vluchten dan in 2005.

Dit houdt in dat steeds meer vliegtuigen 's nachts meteen na het vertrek scherp naar rechts afdraaien en uitwijken naar de Noordrand. Enige reden: Brussel vermijden. Hiervoor worden alle basisregels van veilig vliegen geschonden. Want onnodige bochten maken terwijl het vliegtuig in volle startprocedure is, verplicht elk vertrekkend toestel tot tientallen overbodige kilometers. De vliegtuigen moeten boven de Noordrand 's nachts, als het stil hoort te zijn, veel te lang veel te laag blijven vliegen. Daardoor produceren ze veel meer lawaai en pollutie dan wanneer ze gewoon na het vertrek van de startbaan rechtdoor opstijgen en meteen hoogte winnen. Niet alleen het gezond verstand schrijft dit voor. Ook de ICAO-veiligheidsregels verplichten hiertoe.

Want steeds grotere concentratie betekent ook steeds meer onveiligheid. Als ieder vliegtuig een potentieel gevaar inhoudt (vliegen blijft mensenwerk), dan concentreert de politiek niet alleen het gezondheidsrisico maar ook het veiligheidsrisico. Het voorlopig jaaroverzicht van de nachtvluchten van 2006, vergeleken met 2005,* bevestigt dat de politiek de Noordrand blijft discrimineren. Ze doet dit door een sluipende, steelse herconcentratie, de facto oninteressant voor de politieke tribunes, de publieke opinie en dus voor de media. Voor de bewoners wordt het na viereneenhalf jaar een kwestie van leven of dood.

Nog meer onwettelijke nachtvluchten over Noordrand in 2006

Wat vertelt bovenstaande grafiek niet? Dat is dat in 2006 maar liefst **849** van de 4.344 nachtvluchten over Zone 1 eerst naar het noorden vlogen om vervolgens pas na een zeer ruime bocht rond Brussel naar oostelijke bakens te vliegen. (Zie hieronder bijlage 2: nachtvluchtlust vanaf de 25R). De mensen in de Noordrand die proberen te overleven onder dit barbaars geweld, stellen zich daarom nu al meer dan vier jaar de volgende vragen. Waarom moeten zij meer wakker liggen opdat Brusselaars en inwoners van de Oostrand meer zouden kunnen slapen? Waaraan hebben ze het verdiend dat Brussels Airport zijn vertrekken nog meer boven de Vlaamse Noordrand concentreert? En waarom lijkt iedereen dat normaal te vinden? Politici, federale en Vlaamse? Lokale politici? De media?

Actie Noordrand protesteert nogmaals tegen dit doodzwijgen en vraagt om een einde te stellen aan de heersende, nog altijd flagrante ongrondwettelijkheid

Actie Noordrand vraagt de Vlaamse regering expliciet om na het arrest van het Hof van Cassatie ivm de Brusselse geluidsnormen, haar burgers op identieke wijze te beschermen. Pas dan kan men tot echte onderhandelingen komen over de toekomst van de luchthaven. Nu overleeft Brussel Nationaal door het totaal ontkennen van de grondrechten van tienduizenden burgers en door hun gezondheid en hun veiligheid op onaanvaardbare wijze in gevaar te brengen.

De ploeg van Leterme beschikt over de nodige middelen. Nu nog de politieke moed.

Brussel Nationaal heeft alleen toekomst als luchthavenbeleid democratische basis heeft

Actie Noordrand protesteert daarom tegen het huidige, zuiver politiek geïnspireerde luchthavenbeleid, uitsluitend bedoeld om 'important people' te beschermen.

Er is geen enkele objectieve reden om alleen de Noordrand te belasten. Of is het omdat hier geen Franstalige politici wonen noch hier aan de macht zijn? Kan en mag dat in een democratie een basis zijn de toekomst voor Brussel Nationaal?

Aan de Vlaamse regering om haar daden te stellen waar ze haar woorden legt.

Actie Noordrand

0486/582 499 - 0494/21 68 81

actie-noordrand@belgacom.net

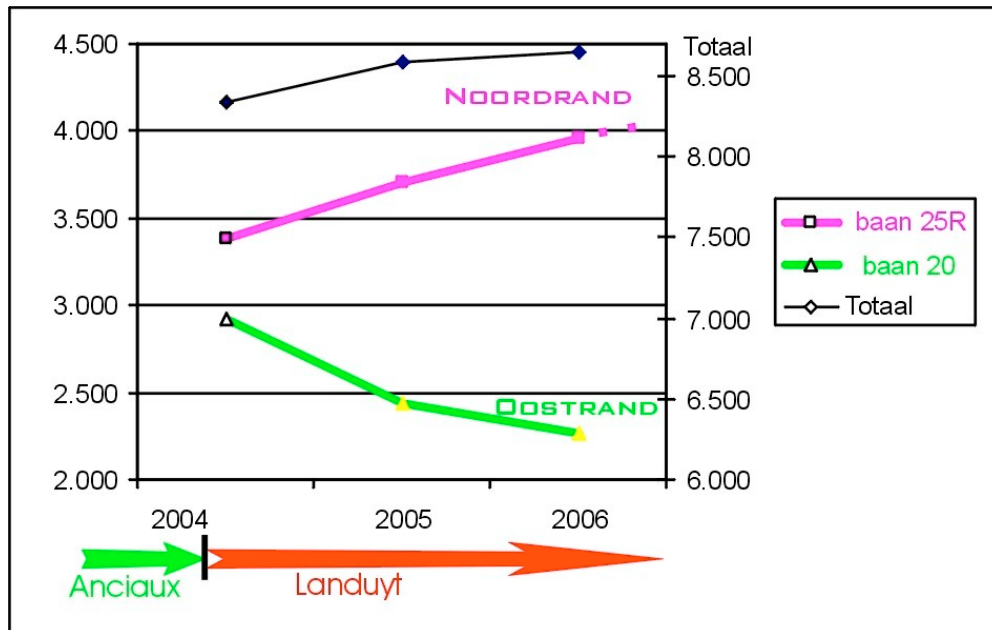
www.actienoordrand.be

Twee bijlagen.

1. Nachtvertrekken 2004-2006, in schema.

2. Vluchlijst: voorbeeld van één concentratienacht met IN ROOD indicatie van onwettige vluchten die rechtstreeks naar Oostelijke bakens zouden moeten vliegen in plaats van meteen na de start naar het Noorden af te draaien om Brussel te mijden.

1. Nachtvertrekken 2004-2006 (11 maanden) in schema



2. Nachtvluchtlst 27.12-28.12.2006 vanaf 25R met in rood onwettelijke vluchten naar oostelijke bakens

van woensdag 27/12/2006 23:00 naar donderdag 28/12/2006 05:59

Vertrek

Page 1 of 1

	Vliegtuigtype Type d'avion	MD11	A300	B757	B737	Other	Totaal/Total
Baan/Piste	Route	Aantal vluchten / Nombre des vols					
25R	CIV7D			7			7
	DENUT3C	1	2	2			5
	HELEN3C		1			1	2
	LNO3Z		2	2		1	5
	NIK4Z		1	2		2	5
	PITES3Z			2			2
	ROUSY3Z		1	1			2
	SOPOK4Z	1	2	4			7
	Other						
	SPI4Z	1					1
Totaal/Total	3	9	20		4	36	
Totaal/Total		3	9	20		4	36