Burgerinitiatieven en associaties die burgers verdedigen tegen vliegtuighinder van Brussels Airport groeperen zich op gemeenschappelijk platform

Plate-forme commune entre associations de défense des victimes des nuisances aériennes de Brussels Airport

---

Bruxelles-Brussel, Oostrand, Noordrand, Oostkant, Leuven regio, Vlaams-Brabant, Brabant Wallon, juin-juni 2015.

Ter attentie van:

de Premier, Minister van mobiliteit, leden van de federale Regering en federale parlementsleden.

de Minister-President van het Vlaams Gewest, leden van de Vlaamse Regering en Vlaamse parlementsleden.

de Minister-President van het Brussels Gewest, leden van de Brusselse Regering en Brusselse parlementsleden.

de Minister-President van het Waals Gewest, leden van de Waalse regering en Waalse parlementsleden,

de CEO en aandeelhouders van Brussels Airport,

de CEO en aandeelhouders van de voornaamste vliegtuigmaatschappijen, die opereren vanaf Brussels Airport (BA, Jetairfly, Thomas Cook, Ryanair, DHL).

Mijne dames, mijne heren,

Gezien de **ernstige aantasting** van de **volksgezondheid** door **Brussels National Airport, vooral door de nachtvluchten,** hebben de burgerinitiatieven en associaties die burgers verdedigen die slachtoffer zijn van de vliegtuighinder, zowel in Brussel als in de Rand, besloten zich te groeperen. Ze nemen hierbij **een gezamenlijk standpunt** in.

Het merendeel van de **Europese luchthavens** heeft al **ingrijpende structurele maatregelen doorgevoerd** om de **vliegtuighinder te verminderen,** bijvoorbeeld door het instellen van een korter of langer verbod op nachtvluchten (Frankfort, Parijs-Orly, Eindhoven, Zürich...), het verplaatsen van banen of het aanleggen van nieuwe banen (Madrid, Schiphol...) of zelfs het verplaatsen van een deel of het geheel van hun activiteiten (fret, low-cost...) naar regionale luchthavens die verder weg liggen van grote stedelijke agglomeraties (Berlijn, Dusseldorf, München...).

Daarmee vergeleken slaat **Brussels Airport onder de Europese luchthavens met zijn luchthavenmanagement een bar slecht figuur.** Men nam geen enkele belangrijke maatregel om de hinder effectief te beperken terwijl de luchthaven zich op enkele kilometers van de hoofdstad zelf bevindt, de banen slecht georiënteerd zijn en van alle Europese luchthavens Brussels Airport zowat het meeste aantal onderwonenden het ernstigst hindert.

In het licht van deze feiten vragen wij aan de Premier en aan allen die betrokken zijn bij het beheer van Brussels Airport, om een aantal dringende maatregelen te nemen om de vliegtuighinder zoveel mogelijk te beperken, **met als eerste objectief het tussen 22u00 en 07u00 volledig stilleggen** van de **luchthaven,** zowel voor **vertrekken** als voor **landingen.**

Concreet dient dit in twee fases te gebeuren:

1. Fase één **wijzigt met onmiddellijke ingang** als volgt **de openingsuren van de luchthaven**:

- Operationele dag tussen 07u00 en 22u00 (vervangt de huidige dag van 06u00 - 23u00): gebruik van de dagroutes;

- Operationele nacht tussen 22u00 et 07u00 (vervangt de huidige nacht van 23u00 - 06u00): gebruik van de nachtroutes, **met,** in afwachting dat de nachtvluchten volledig worden afgeschaft (zie fase 2 hieronder), **tijdelijke handhaving** van het **huidige plafond van 16.000 nachtvluchten** (waarvan maximum 5.000 vertrekken en 11.000 landingen).

De associaties benadrukken dat de wijziging van de operationele nacht wel degelijk inhoudt dat vluchten die vandaag nog tussen 06u00 en 07u00 en tussen 22u00 en 23u00 gebeuren, al in deze eerste fase **uitsluitend** kunnen vertrekken of landen tijdens de periode van **07u00 tot 22u00**.

2. In **de tweede fase** wordt onherroepelijk en met 13 juni 2016 als absolute deadline alle **noodzakelijke wet- en regelgeving** doorgevoerd om het huidig plafond van 16.000 nachtvluchten (waarvan maximum 5.000 vertrekken en 11.000 landingen) terug te brengen naar **nul**. Met dien verstande dat deze maatregelen **ten laatste eind 2018** dienen te leiden tot het tussen **22u00 en 07u00 volledig afschaffen van de nachtvluchten op Brussels Airport** .

De Europese Verordening **598/2014**, die 16 april 2014 onder druk van de luchthavenlobby's werd aangenomen, gaat in op 13 juni 2016. Vanaf die datum zal het voor federale of gewestregeringen veel **lastiger zijn, zo niet in de praktijk onmogelijk,** om exploitatiebeperkende maatregelen door te voeren aan de bron: zijnde de luchthaven zelf.

De tijd dringt dus en de legitieme en redelijke eisen van de gezamenlijke associaties dienen zonder uitstel aangenomen te worden.

In deze context eisen zij tevens dat **koeriersbedrijf DHL zijn investeringsproject op Brussels Airport onmiddellijk stopzet**, omdat dit gezien het bovenstaande nutteloos wordt.

Zoals er ook oplossingen bestaan voor het behoud van de werkgelegenheid in België nu gegenereerd door de nachtactiviteit op Brussels Airport. Dit kan onder meer via de **transfert van een aantal van deze activiteiten naar regionale luchthavens** in veel minder dicht bevolkte gebieden.

Om een nefaste concurrentie tussen in België gelegen luchthavens te voorkomen en de transfert van de nachtelijke activiteiten naar andere, regionale luchthavens te vergemakkelijken, is het volgens de associaties aangewezen dat de aandeelhouders van Brussels Airport of Brussels Airport zelf **participeren in het kapitaal van een of meerdere regionale luchthavens.**

Tenslotte en gezien de ligging van Brussels Airport in een zeer dichtbevolkt metropolitaan gebied is het aangewezen de expansie van de luchthaven binnen de perken te houden. Daarom vragen ondergetekenden om **zo snel mogelijk en zeker voor 13 juni 2016 een wet te stemmen** die ten laatste tegen eind 2018 **het maximum aantal bewegingen op Brussels Airport beperkt tot 220.000 per jaar** (alle landingen en vertrekken inbegrepen).

Gezien de wenselijkheid om tot een langere termijnoplossing te komen, vragen ondergetekenden u om onmiddellijk aan **een internationale en onafhankelijke consultancy opdracht te geven voor een diepgaande studie over de volledige hervestiging van Brussel Nationaal op een nieuwe locatie**, verder van Brussel verwijderd en dus in veel minder dicht bevolkt gebied zoals dat gebeurd is bij een aantal steden in het buitenland waar de historische luchthaven zich hervestigd heeft op meer dan 40 km van de stedelijke agglomeratie (Berlijn, München...).

In naam van honderdduizenden burgers die slachtoffer zijn van de vliegtuighinder, herinneren we u eraan dat het uw democratische plicht is om **afdoende maatregelen te nemen,** omdat dit de enige manier is om het **algemeen belang te beschermen** en het **fundamenteel recht van burgers op bescherming van hun gezondheid te garanderen.**

A l'attention de:

Premier Ministre, Ministre de la mobilité, membres du Gouvernement fédéral, et parlementaires fédéraux,

Ministre-Président de la Région flamande, membres du Gouvernement flamand et parlementaires flamands,

Ministre Président de la Région bruxelloise, membres du Gouvernement bruxellois et parlementaires bruxellois,

Ministre-Président de la Région wallonne, membres du Gouvernement wallon et parlementaires wallons,

CEO et actionnaires de Brussels Airport,

CEO et actionnaires des principales compagnies aériennes basées à Brussels Airport (BA, Jetairfly, Thomas Cook, Ryanair, DHL).

Mesdames, Messieurs,

Au vu des **atteintes graves causées à la santé publique par l'aéroport de Bruxelles-national, et en particulier par les vols de nuit**, **l'ensemble des associations** de défense des citoyens victimes des nuisances aériennes, tant à Bruxelles, qu'en périphérie de Bruxelles, **ont décidé de se fédérer, et ont adopté une position commune**.

La majorité des aéroports européens ont déjà adopté des mesures structurelles fortes pour réduire les nuisances aériennes, comprenant par exemple l'instauration de périodes nocturnes sans vols (Francfort, Paris-Orly, Eindhoven, Zürich...), le recul ou la construction de nouvelles pistes (Madrid, Schipol...) ou encore la délocalisation de tout ou partie de leurs activités (fret, low-cost...) vers des aéroports régionaux plus éloignés des centres urbains (Berlin, Düsseldorf, Munich...).

En comparaison, **Brussels-Airport figure parmi les plus mauvais exemples européens de gestion aéroportuaire**: aucune mesure importante n'y a été mise en oeuvre pour réduire efficacement les nuisances, alors que, du fait de sa localisation à proximité de la capitale du pays, et de la mauvaise orientation de ses pistes, il est l'un des aéroports européens qui cause des nuisances sévères au plus grand nombre de riverains.

Sur base de ce constat, les associations demandent au Premier Ministre et à l'ensemble des acteurs concernés par la gestion de Brussels Airport, de mettre en oeuvre les indispensables mesures de réduction des nuisances, avec pour **objectif prioritaire la suppression complète des vols, tant au décollage qu'à l'atterrissage, entre 22h00 et 07H00.**

Concrètement, cet objectif doit être atteint en deux phases:

1. Une **première phase, avec effet immédiat**, consiste à **modifier les horaires d'exploitation de l'aéroport** de la manière suivante:

- Exploitation de jour entre 07h00 et 22h00 (au lieu de 06h00 - 23h00 actuellement): utilisation des routes aériennes de jour;

- Exploitation de nuit entre 22h00 et 07h00 (au lieu de 23h00 - 06h00 actuellement): utilisation des routes aériennes de nuit, **avec maintien temporaire**, avant suppression complète (voir phase 2 ci-dessous), **du plafond actuel de 16.000 vols de nuit** (dont maximum 5.000 décollages et 11.000 atterrissages).

Pour les associations, cette modification des horaires d'exploitation implique que **les vols qui s'effectuent actuellement entre 6h00 et 7h00 et entre 22h00 et 23h00 devront être reportés exclusivement sur la période comprise entre 07h00 et 22h00**.

2. Une **seconde phase** consiste à **acter irrévocablement avant le 13 juin 2016 toutes les dispositions légales et réglementaires utiles pour réduire progressivement le plafond actuel de 16.000 vols de nuit** (dont maximum 5.000 décollages et 11.000 atterrissages) **à zéro, étant entendu que ce plan doit aboutir d'ici la fin de l'année 2018 au plus tard à la suppression complète des vols à Brussels Airport entre 22h00 et 07h00**.

Le **Règlement européen 598/2014**, adopté en le 16 avril 2014 sous la pression des lobbys aéroportuaires, entrera en vigueur en date du 13 juin 2016. A dater de ce jour, il sera beaucoup **plus contraignant, voire impossible en pratique**, pour les gouvernements tant fédéral que régionaux de décider de mesures de restriction d'exploitation permettant de réduire les nuisances aériennes à la source.

L'urgence est donc de mise, et ces mesures légitimes et raisonnables exigées par les associations doivent être adoptées sans délai.

Dans ce contexte, les associations exigent également **l'arrêt immédiat des projets d'investissements de la société de transport DHL à Brussels Airport**, lesquels seraient fait en pure perte au vu du contexte évoqué ci-dessus.

Des solutions existent par ailleurs pour le maintien en Belgique de l'emploi généré par les activités nocturnes à Brussels Airport, entre autre via **le transfert de certaines de ces activités vers des aéroports régionaux**, localisés dans des zones moins densément peuplées.

Pour réduire la concurrence néfaste entre aéroports sur le territoire belge, et faciliter le transfert de certaines activités (fret, low-cost...) vers d'autres aéroports régionaux, les associations estiment utile que les actionnaires de Brussels Airport ou Brussels Airport lui-même prenne une **participation dans le capital d'un ou plusieurs aéroports régionaux**.

Enfin, étant donné la localisation géographique de Brussels-Airport à proximité de zones urbaines ou péri-urbaines densément peuplées, il est indispensable d'en **contenir l'expansion, et à cette fin, nous vous demandons d'adopter avant le 13 juin 2016 une loi fixant le nombre maximal de mouvements aériens** (atterrissages et décollages confondus) **à 220.000 mouvements par an** d'ici la fin de l'année 2018.

Dans la perspective de solutions à plus long terme, nous vous demandons **de confier dès aujourd'hui à un cabinet de conseil international et indépendant une étude approfondie relative à la délocalisation complète de l'aéroport de Bruxelles-National** vers une nouvelle implantation, plus éloignées de Bruxelles et dès lors moins densément peuplée, comme cela a été fait dans le cas de certaines villes étrangères qui ont déplacé leur aéroport historique à plus de 40 km des zones urbaines (Munich, Berlin...).

Au nom des centaines de milliers de citoyens victimes des nuisances aériennes, **nous vous rappelons qu'il est de votre devoir démocratique de prendre ces mesures fortes, seules à même d'assurer le respect de l'intérêt général et du droit fondamental des citoyens à la santé**.

Signataires - Ondertekenaars:

Actie Noordrand

Roger Vermeiren

vertegenwoordigend: **Leefbaar Diegem** (Karl Gyssels), **Actie Koningslo** (Katrien Colenbie), **Actie Strombeek** (Josephine Overeem), **Actie Grimbergen** (Marleen De Wuffel), **Actie Meise** (Yves Servotte), **Actie Wolvertem** (Emiel Vareman), **Actie Wemmel** (Kevin Welch).

Awacss

Frédéric Petit

Bruxelles Air Libre - Air Libre Brussel

Brigitte Buffard

Coeur-Europe

Jean-Noël Lebrun

Comités de quartier bruxellois - Brusselse wijkcomité's

Philippe Elsen

(F)airways

Christian Homsy

Alliantie Regio Leuven

Tony van Roy

Mouvement citoyen PAS QUESTION - Burgbeweging GEEN SPRAKE VAN

Antoine Wilhelmi

Piste 01, ça suffit

Charles Sohet

Epures

Denis Marion

UBCNA - BUTV

Peggy Cortois

Wake-up Kraainem

Elisabeth de Foestraets