

## ONTWERP VAN DAGVAARDING

(gegevens te controleren door de gerechtsdeurwaarder)

### TEN VERZOEKE VAN:

De **Gemeente Kampenhout**, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen, met bestuurszetel gevestigd te 1910 Kampenhout, Gemeentehuisstraat 16;

De **Gemeente Steenokkerzeel**, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen, met bestuurszetel gevestigd te 1820 Steenokkerzeel, Orchideeënlaan 17;

De **Gemeente Zaventem**, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen, met bestuurszetel gevestigd te 1930 Zaventem, Diegemstraat 37;

De **Gemeente Tervuren**, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen, met bestuurszetel gevestigd te 3080 Tervuren, Markt 7A;

De **Gemeente Kortenberg**, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen, met bestuurszetel gevestigd te 3070 Kortenberg, Dr. V. De Walsplein 30;

De **Provincie Vlaams-Brabant**, vertegenwoordigd door de Deputatie, met bestuurszetel gevestigd te 3010 Leuven, Provincieplein 1;

De **Gemeente Wemmel**, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen, met bestuurszetel gevestigd te 1780 Wemmel, Dr. H. Folletlaan 28;

De **Gemeente Grimbergen**, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen, met bestuurszetel gevestigd te 1850 Grimbergen, Prinsenstraat 3;

De **Gemeente Herent**, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen, met bestuurszetel gevestigd te 3020 Herent, Spoorwegstraat 6;

De **Gemeente Dilbeek**, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen met bestuurszetel gevestigd te 1700 Dilbeek, Gemeenteplein 1;

De **Stad Halle**, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen met bestuurszetel gevestigd te 1500 Halle, Oudstrijdersplein 18.

De **Stad Landen**, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen met bestuurszetel gevestigd te 3400 Landen, Stationsstraat 29.

Mevrouw **Evelyne Van Boxem**, Ijsvogellaan 7, 1850 Grimbergen

De heer **Bernard Van Houtte**, Wezembeekstraat 8, 3080 Tervuren.

De heer **Marc Derveaux**, Stroeykensstraat 11, 3071 Kortenberg

*“Verzoeksters”*

hebbende als raadsman Mr. Dirk De Keuster, advocaat, Handelslei 60 te 2980 Sint-Antonius Zoersel, alwaar keuze van woonplaats wordt gedaan.

## **TEGEN:**

**BELGISCHE STAAT**, vertegenwoordigd door de Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de heer François Bellot, waarvan het kabinet is gevestigd aan Ernest Blerotstraat 1, 1070 Brussel.

## **BEVOEGDE RECHTBANK**

Nederlandstalig Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel

## **MOTIEVEN:**

### **1) Situatie van de luchthaven Brussel-Nationaal**

1. Verzoekende partijen betreffen allereerst de gemeenten gelegen in Vlaams-Brabant en de Provincie Vlaams-Brabant. Zij hebben de (grond)wettelijke opdracht mee te waken over het leefklimaat van hun inwoners. Daarnaast zijn zij bevoegd voor het lokaal economisch beleid. Zij dragen mee zorg voor de tewerkstelling én staan in voor het creëren van de noodzakelijke lokale omgevingsfactoren zodat de economie zich op een “gezonde” manier kan ontwikkelen. Er dient dan ook een goed evenwicht nagestreefd te worden tussen het leefklimaat, het welzijn en de gezondheid van de bewoners enerzijds én het economisch belang anderzijds. Omwille van de geluidsoverlast van de luchthaven Brussel-Nationaal is dit evenwicht momenteel echter verstoord.

Om die reden hebben zij zich verenigd in het Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant. In het belang van hun inwoners streven zij een evenwichtige verdeling na van de geluidsoverlast van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Daarnaast hebben zich bewoners bij de vordering aangesloten die zelf geluids- en andere hinder ondervinden van de luchthaven.

2. De luchthaven Brussel-Nationaal heeft drie start- en landingsbanen die in een Z-vorm met elkaar verbonden zijn. De banen worden aangeduid met een cijfer- en lettercombinatie gebaseerd op de oriëntatie en ligging.

Baan 25R of in omgekeerde richting 07L is 3.638 meter lang en vormt de noordelijke streep van de “Z”. De zuidelijke streep is baan 25L of in omgekeerde richting 07R, loopt evenwijdig met de eerste op een afstand van ongeveer twee kilometer naar het zuiden toe en is 3.211 meter lang. Baan 01 of in omgekeerde richting 19 vormt de diagonale lijn van de “Z” in noordnoordoostelijke-zuidzuidwestelijke richting en meet 2.984 meter.

Elk van deze banen kan in beide richtingen gebruikt worden om te landen of op te stijgen. Landen en opstijgen gebeurt bij voorkeur tegen de windrichting in.

In grote lijnen komt het baangebruik er op neer dat minstens 2 banen dienen aangeduid te worden voor een bepaald tijdslot, de ene voor opstijgende vliegtuigen, de andere voor dalende vliegtuigen, daarbij rekening houdend met de technische verenigbaarheid van deze bewegingen op basis van het veiligheidsplan.

3. Het gebruik van de banen wordt bepaald door het zogenaamde “preferentieel baangebruik”. Dit systeem wordt weergegeven in tabellen waarin in functie van het tijdstip van de beweging en eventueel de bestemming wordt bepaald welke baan of welke banen bij voorkeur worden gebruikt voor het opstijgen en het landen.

Voor zover deze regelingen van algemene aard zijn, worden ze op instructie van de federale minister bevoegd inzake mobiliteit opgenomen in de luchtvaartgids “Aeronautical Information Publication” (AIP), de officiële publicatie die luchtvaartinlichtingen van blijvende aard bevat die essentieel zijn voor het vliegverkeer (artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen), uitgegeven door Belgocontrol. Piloten dienen in beginsel de opgegeven banen te volgen.

Bij de keuze van de te gebruiken banen moet met een reeks parameters rekening gehouden worden. Zo speelt de windrichting een belangrijke rol. Ideaal wordt tegen de wind in opgestegen en geland.

Doorheen de jaren werden de voorwaarden voor het gebruik van de pistes en de vliegroutes herhaaldelijk gewijzigd.

Als gevolg van het preferentieel baangebruik worden baan 25L en 25R intensief gebruikt voor het landen op Zaventem.

Als de preferentiële baanconfiguratie niet kan gebruikt worden omwille van meteorologische of andere omstandigheden, kiest Belgocontrol de meest geschikte alternatieve configuratie rekening houdend met de weersomstandigheden, de uitrusting van de banen, de verkeersdichtheid en dergelijke.

Bij wind uit het noordoosten wordt het preferentieel baangebruik verlaten ten voordele van deviatie ‘01/07’: landen op baan 01 en vertrekken op banen 07R en 07L. Deze wordt ingesteld bij een overschrijding van de rugwind met 7 knopen, inclusief rukwinden en met een buffer van 2 knopen inbegrepen. In de praktijk wordt enkel bij een erg zwakke wind het preferentieel baangebruik aangehouden. Hoewel de overheersende windrichting op de luchthaven ZW is, komt een windrichting uit het noorden tot het oosten gedurende 24% van de tijd voor. Dit resulteert in een aanzienlijk aantal vertrekkende vliegtuigen op banen 07R en 07L.

Ongeveer 15% van de vertrekkende vliegtuigen volgen het preferentieel baangebruik niet en stijgen van op baan 07 op, in hoofdzaak van op baan 07R.

## 2) De verplichting van de bevoegde federale minister om een evenwichtige verdeling op te stellen

4. Op basis van onder meer de rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (zie o.m. E.H.R.M. Lopez Ostra t. Spanje, 9 december 1994, Publ. Hof, Serie A, Vol. 303-C; E.H.R.M. Hatton e.a. t. Verenigd Koninkrijk, 2 oktober 2001, 1 en 12), het Grondwettelijk Hof (zie o.m. nr. 50 en 51 2003 van 30 april 2003) en de Raad van State (zie o.m. nr. 144.320 van 11 mei 2005) moet worden geoordeeld dat het overmatig blootstellen aan geluidshinder door de luchtvaart een inbreuk kan vormen op de artikelen 8 EVRM en 22 en 23 van de Grondwet met dien verstande dat er een afweging moet worden gemaakt tussen het individuele en het collectieve belang waarbij de overheid over een appreciatiemarge beschikt en waarbij de bevoegde overheid zorgvuldig moet handelen door een gedegen voorbereiding en een evenredige verdeling van de last op grond van het gelijkheidsbeginsel.

De bevoegde overheid heeft derhalve de wettelijke verplichting om een evenwichtige verdeling op te maken rekening houdend met de belangen van alle omwonenden.

5. Op grond van artikel 6, §1, X, alinea 1, 7° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen is de Belgische Staat bevoegd gebleven voor de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Artikel 5, §1 van de wet houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart machtigt de Koning om:

*“de reglementsvoorschriften betreffende de luchtvaart en inzonderheid die betreffende de luchtvaartuigen, dezer bemanning, de luchtvaart en het luchtverkeer, het domein en de openbare diensten bestemd voor die luchtvaart en dat luchtverkeer, de bij de reglementen voorziene rechten, taksen, vergoedingen of gelden waaraan het gebruik van die domeinen en openbare diensten onderworpen is,”*

te bepalen.

Het koninklijk besluit van 15 maart 1994 tot regeling der luchtvaart machtigt in artikel 43, §2 de federale minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde, voor elk geval, de technische eisen vast te stellen inzake gebruik van de luchtvaartterreinen.

Artikel 2, §2 van het koninklijk besluit van 19 december 2014 betreffende de luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en –procedures machtigt de minister bevoegd voor de luchtvaart of de directeur-generaal om de volgende begrenzings vast te stellen: begrenzings van het vluchtinlichtingengebied van Brussel , van de algemene verkeersleidingsgebieden, van de plaatselijke verkeersleidingsgebieden, van de vluchtadviesroutes, van de ATS-routes, van de luchtvaartterreinverkeersgebieden en van de klasse ATS-luchtruimen binnen het luchtruim bepaald in § 1. Op basis van bovenvermelde delegatie stelt de minister de instructies op aan Belcocontrol.

De federale minister bevoegd voor de Luchthaven Brussel-Nationaal is dan ook de enig bevoegde instantie om een evenwichtige verdeling op te stellen. Dit betreft een positief rechtelijke verplichting van deze federale minister.

Om die reden werd dan ook overgegaan tot dagvaarding van de Belgische Staat met als bevoegd orgaan de minister van mobiliteit belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

6. Federaal Minister Bellot is zich trouwens bewust van zijn verantwoordelijkheid en geeft in briefwisseling ook toe dat hij de verplichting heeft een evenwichtige verdeling tot stand te brengen (stuk nr. 2 – brief dd. 6 december 2017).

### **3) Brusselse geluidsnormen mogen een evenwichtige verdeling niet in de weg staan**

7. De wettelijke basis van de Brusselse geluidsnormen betreft de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving. Het doel van deze ordonnantie staat vermeld in artikel 3, zijnde de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van de blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Het Brussels Instituut voor Milieubeheer (“BIM”) krijgt de opdracht om de nodige plannen op te maken in de strijd tegen geluidsoverlast. In artikel 9 wordt een machtiging toegekend aan de Brussels Hoofdstedelijke Regering om elke maatregel te nemen om:

1° de geluidshinder van bepaalde bronnen te beperken door de maximale emissie- of immissienormen te bepalen;

2° aanvaardbare grenswaarden inzake geluidsbronnen vast te stellen, naargelang de oorsprong, hun stedenbouwkundige plaatsaanduiding, hun akoestische kenmerken en de noodzaak om in het bijzonder de bewoners van gebouwen gelegen in welbepaalde zones te beschermen;

3° het gebruik van toestellen, tuigen of voorwerpen die in bepaalde omstandigheden zeer hinderlijke geluiden of trillingen voortbrengen of kunnen voortbrengen te reglementeren;

4° in voorkomend geval, door toekenning van subsidies, de plaatsing en het gebruik van toestellen, bouw materiaal of tuigen bestemd om het geluid of de trillingen te verminderen, te dempen of de hinder ervan te verhelpen, te bevorderen;

5° in voorkomend geval, door toekenning van premies of subsidies, het aankopen van sonometers en het opleiden om deze te gebruiken door de gemeentelijke overheden te bevorderen.

In uitvoering van artikel 9 van de bovenvermelde ordonnantie heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het Besluit van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer (Hierna: “Besluit van 27 mei 1999”) goedgekeurd.

De grenswaarden staan vermeld in artikel 2:

Gebieden	Levt in dB(A)		Lsp vliegtuig in dB(A)	
	dag	nacht	dag	nacht
Gebied 0	80	70	55	45
Gebied 1	90	80	60	50
Gebied 2	100	90	65	55

Deze normen zijn niet aangepast sinds 1999. Ze zijn in werking getreden op 1 januari 2000. De normen zijn strenger tussen 23 uur en 7 uur.

De straffen bij overschrijding worden geregeld door artikel 20 van de Ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving. In dit artikel wordt verwezen naar artikel 31, § 1, van het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid. Er zijn zowel administratieve geldboetes als straffen in de zin van het Strafwetboek voorzien.

8. Deze Brusselse geluidsnormen worden door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de 19 gemeenten uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest én hun inwoners als argument om het overvliegen van Brussel te beletten.

Er werden dan ook verschillende procedures opgestart waaronder een aantal Milieustakingsvorderingen.

Zo heeft de Franstalige Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel op vraag van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de 19 Brusselse gemeenten en enkele inwoners beslist in een vonnis 31 juli 2014 (AR 14/3600/A) om verbod op te leggen gebruik te maken van de Kanaalroute én de zogenaamde “bocht naar links”.

Daarenboven heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangekondigd dat vanaf 1 januari 2017 geen toepassing meer wordt gemaakt van de tolerantie voor de overschrijding van deze geluidsnormen en dat de administratieve boetes kunnen worden opgelegd.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest én de betrokken gemeenten hanteren dan ook deze geluidsnormen om de vluchten buiten hun territorium te houden (zie verder).

9. Deze Brusselse geluidsnormen mogen juridisch echter geen evenwichtige verdeling onmogelijk maken om drie fundamentele redenen.

De Brusselse geluidsnormen betreffen reglementaire normen die op grond van artikel 159 van de Grondwet ondergeschikt zijn aan de artikelen 8 EVRM en 22 en 23 van de Grondwet.

Daarnaast dient het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook het beginsel van de federale loyauteit te respecteren zoals bepaald in artikel 143, §1 van de Grondwet. Dit beginsel houdt in dat één bevoegde overheid haar bevoegdheid niet op een dergelijke manier mag aanwenden dat de uitoefening van de bevoegdheid van een andere overheid onmogelijk wordt gemaakt of sterk wordt

bemoeilijkt. Sinds 1 juli 2014 is het Grondwettelijk Hof trouwens bevoegd om wetten, decreten en ordonnanties rechtstreeks te toetsen aan het beginsel van de federale loyaleit zoals bepaald in artikel 143, §1 van de Grondwet.

Daarnaast worden in de rechtsleer ook vraagtekens geplaatst bij de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest om geluidsnormen uit te vaardigen voor de luchthaven van Brussel-Nationaal. De gewesten zouden immers niet bevoegd zijn voor het luchtruim (zie D. KEYAERTS, “De geluidsnormen in federaal België – Summum ius, summa iniuria”, *jura falconis*, 2006-2007, 177-210). Bovendien stelt zich de vraag of de geluidsnormen voor de luchthaven Brussel-Nationaal niet gewoon deel uitmaken van de bevoegdheid van de federale overheid op grond van artikel 6, §1, X, alinea 1, 7° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen; minstens op grond van de impliciete bevoegdheden (artikel 10).

#### **4) Vonnis dd. 19 juli 2017**

10. In een vonnis van 19 juli 2017 (stuk nr. 5) heeft de Franstalige Rechtbank van Eerste Aanleg in Brussel in het kader van een milieustakingsvordering onder randnummer 192 geoordeeld dat de Belgische Staat de opdracht heeft om het best mogelijke evenwicht te verzekeren rekening houdend met de volgende drie elementen: de veiligheid op de luchthaven die *een conditio sine qua non* betreft voor de uitbating van de luchthaven, het economisch belang bij de uitbating van de luchthaven met hieraan verbonden de directe en indirecte tewerkstelling en het recht voor de omwonenden en de personen die wonen langsheen de aanliegroutes op een gezonde omgeving. Dit laatste betreft een basisrecht.

Hierop heeft deze rechtbank de Belgische Staat veroordeeld om binnen de vier maanden na de betekening een brief op te stellen waarin de Belgische Staat moet toelichten welke operationele maatregelen hij neemt om de inbreuken te stoppen, en – in geval van de onmogelijkheid om dergelijke maatregelen te nemen – formeel te motiveren waarom hij geen operationele maatregelen kan nemen. Hieraan wordt een dwangsom gekoppeld van 100.000 euro per week en maximaal 5.000.000 Euro.

De Belgische Staat moet tevens een lijst meedelen van de vliegtuigen die de voorbije maand gebruik hebben gemaakt van de Kanaalroute tussen 23 uur en 7 uur.

Er wordt eveneens aan de Belgische Staat opgelegd om binnen de 12 maanden een milieueffectenstudie uit te voeren over de geluidsoverlast van de luchthaven Brussel-Nationaal. Deze studie moet uit twee fasen bestaan, zijnde de aanduiding van de persoon belast met de studie en een tweede fase die de studie zelf betreft. Hiertoe moet binnen de 4 maanden een procedure bepaald worden alsmede de agenda voor de eerste fase.

De Belgische Staat heeft geen beroep tegen dit vonnis aangetekend. Dit vonnis is derhalve in kracht van gewijsde gegaan.

De bevoegde minister heeft met de brieven van 24 november 2017 geantwoord op het vonnis van 19 juli 2017 (stuk nr. 3).

## 5) Noodzaak tot het opstellen van een evenwichtige verdeling zonder rekening te houden met de Brusselse geluidsnormen

11. Sinds verschillende jaren zijn de aanvlieg- en vertrekroutes niet gewijzigd onder meer wegens de verschillende gerechtelijke procedures die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en gemeenten zijn opgestart wegens de schending van de geluidsnormen. Het plan Wathélet is om die reden eveneens dode letter gebleven.

De huidige toestand van de vliegbewegingen (opstijgen én landen) houdt echter geen evenwichtige verdeling in van de hinder tussen alle gemeenten gelegen rondom de luchthaven van Brussel-Nationaal. De overgrote meerderheid van alle aankomende en vertrekkende vluchten wordt immers uitgevoerd boven het grondgebied van het Vlaamse Gewest, zijnde de gemeenten van Vlaams-Brabant. Slechts een zeer beperkt percentage vliegt over het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Uit een studie van de Universiteit van Gent (stuk nr. 6) blijkt dat ook de geluidsoverlast niet evenredig verdeeld wordt. In 2016 ondervonden ongeveer 99.680 mensen geluidsoverlast, zijnde een blootstelling van meer dan 55 decibel. Hiervan wonen 62% in het Vlaamse Gewest. De lasten van de luchthaven worden dan ook afgewenteld boven de gemeenten van het Vlaamse Gewest terwijl de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ontzien worden.

De huidige toestand voldoet dan ook niet aan de voorwaarde van een evenwichtige verdeling én moet dan ook worden aangepast. Hiertoe moet een evenwichtige verdeling van de hinder worden opgemaakt.

12. De Belgische Staat in de persoon van de federale minister bevoegd voor de Luchthaven Brussel-Nationaal heeft de wettelijke verplichting om een evenwichtige verdeling op te maken. De Belgische Staat is in gebreke om deze verplichting tot evenwichtige verdeling na te komen én is derhalve aansprakelijk op grond van artikel 1382 ev. B.W.

Omwille van de Brusselse geluidsnormen worden bij de vliegbewegingen de Brusselse gemeenten immers bijna volledig ontzien en worden alle vliegbewegingen boven de gemeenten van Vlaams-Brabant uitgevoerd.

Op basis van de bovenvermelde internationale en grondwettelijke bepalingen moeten ook de gemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een deel van de hinder van de vliegbewegingen op zich nemen. De geluidsnormen vormen hierbij geen excuus. Het spreekt voor zich dat wel rekening kan worden gehouden met objectieve factoren zoals geografische ligging, mate van hinder en geluidsbelasting van de overvlogen bevolking, de geldende aeronautische principes, veiligheid met inbegrip van de verplichting om alle banen te voorzien van PBN-technologie (performance based navigation) welke nog ontbreekt op de baan 07 bij gebrek aan akkoord van de bevoegde minister (stuk nr. 8) en met het preferentieel baangebruik als vertrekbasis.

Verzoekende partijen streven herstel in natura na door de opmaak van een evenwichtige verdeling. Bij gebrek aan herstel in natura worden alle rechten voor een financiële schadevergoeding voorbehouden.

13. Bovendien veroorzaakt het ontbreken van een evenwichtige verdeling een verstoring van het evenwicht tussen burens welke wordt gewaarborgd door artikel 544 B.W.



14. Verzoekende partijen vragen dan ook aan uw Rechtbank dat de Belgische Staat de verplichting zou worden opgelegd om binnen een periode van 12 maanden na betekening van het vonnis een ontwerp van evenwichtig verdeling op te maken waarbij geen rekening wordt gehouden met de Brusselse geluidsnormen doch wel met de objectieve gegevens (ligging, oppervlakte, aangewezen aanvliegroutes, , ...) én dit op straffe van een dwangsom van 10.000 Euro per dag. In het ontwerp moet een evenwichtige verdeling voor de vliegbewegingen (opstijgen én landen) worden bepaald tussen alle inwoners zowel woonachtig in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als in de gemeenten in het Vlaamse Gewest. Dit ontwerp moet voor opmerkingen aan de verzoekende partijen én andere betrokkenen worden voorgelegd die beschikken over een periode van 6 maanden om opmerkingen te formuleren. Vervolgens beschikt de Belgische Staat over een termijn van 6 maanden om de verdeling definitief vast te leggen.

Het spreekt voor zich dat de verdeling moet gebaseerd zijn op de huidige configuratie van de luchthaven, zijnde de bestaande start- en landingsbanen met hun huidige lengte en karakteristieken. Er kan geen rekening worden gehouden met eventuele plannen tot uitbreiding. Hiervoor bestaat er immers geen enkele juridische grondslag.

## **6) Maatregel alvorens recht te doen**

15. Verzoekende partijen vragen aan uw Rechtbank om een maatregel te nemen alvorens recht te doen op grond van artikel 19, derde lid Ger.W. zijnde om verzoekende partijen toe te laten de milieu-effectenstudie waartoe de Franstalige Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel bij vonnis van 19 juli 2017 de Belgische Staat heeft veroordeeld, mee te mogen opvolgen door deel uit te maken van de begeleidingscommissie. De resultaten van deze studie zullen immers erg belangrijk zijn voor de opmaak van een evenwichtig verdeling. Dit is door de bevoegde minister ook zelf verklaard in zijn brief van 24 november 2017. Vanuit de begeleidingscommissie kan worden vastgesteld of de studie op een grondige en objectieve manier wordt opgesteld en kan input worden gegeven.

Een gelijkaardige vraag is trouwens ook reeds gesteld door een aantal Brusselse burgemeesters.

Er kwam geen reactie van de bevoegde federale minister op een schriftelijke vraag daartoe (stuk nr. 4).

## **7) Rechtsplegingsvergoeding**

16. Verzoekende partijen gaan akkoord met de basisrechtsplegingsvergoeding ten bedrage van 1.440 Euro voor niet in geld waardeerbare vorderingen.

\*

\* \*

## **OM AL DEZE REDENEN**

### **BEHAGE HET DE NEDERLANDSTALIGE RECHTBANK TE BRUSSEL,**

#### Alvorens recht te doen:

Bij wijze van maatregel alvorens recht te doen op grond van artikel 19, derde lid Ger.W. de Belgische Staat te veroordelen tot het oprichten van een begeleidingscommissie bij de opmaak van de milieueffectenstudie in uitvoering van het vonnis van 19 juli 2017 voor zover deze niet zou zijn opgericht én te oordelen dat drie vertegenwoordigers van de verzoekende partijen aan deze begeleidingscommissie kunnen deelnemen.

Deze maatregel alvorens recht te doen kan worden behandeld met korte debatten op grond van artikel 735 Ger.W. De korte debatten worden gemotiveerd door het feit dat het een loutere maatregel betreft alvorens recht te doen. De opmaak van de studie gaat bovendien kortelings starten. De bevoegde federale minister geeft ook het belang van deze studie toe. Eenzelfde vraag werd gericht door enkele Brusselse burgemeesters.

#### Ten gronde:

De Belgische Staat te veroordelen tot de opmaak van een evenwichtige verdeling voor de vliegbewegingen (opstijgen én landen) zodat de hinder evenwichtig wordt verdeeld tussen alle omwonenden zowel deze woonachtig in de gemeenten gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest én als deze woonachtig in de gemeenten gelegen in het Vlaamse Gewest. Deze verdeling dient gebaseerd te zijn op de huidige configuratie van de luchthaven Brussel-Nationaal, op het geldende preferentiële baangebruik en zonder rekening te houden met eventuele uitbreidingsplannen.

Hiertoe moet de Belgische Staat binnen zes maanden na de betekening van het vonnis een ontwerp van verdeling voorleggen aan de volgende partijen: de verzoekende partijen, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest én de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest én dit op straffe van een dwangsom van 10.000 Euro per dag vertraging. Vervolgens hebben deze partijen 6 maanden de tijd om schriftelijk te reageren. Hierna heeft de Belgische Staat de verplichting om de verdeling binnen de 6 maanden definitief vast te stellen én dit op straffe van een dwangsom van 10.000 Euro per dag.

In ondergeschikte orde de Belgische Staat te veroordelen tot een schadevergoeding welke voorlopig wordt begroot op 1 euro.

In elk geval de Belgische Staat te veroordelen tot de kosten van het geding begroot op de dagvaardingskosten en de rechtsplegingsvergoeding ten bedrage van 1.440 Euro.

STUKKEN:

1. Brief Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant dd. 17 november 2017.
2. Brief van federaal minister Bellot dd. 6 december 2017 in antwoord op de brief van 17 november 2017
3. Brieven van federaal minister Bellot dd. 24 november 2017
4. Brief van het Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant dd. 22 december 2017
5. Vonnis van 19 juli 2017
6. Studie Universiteit Gent en Waves "Geluidscontouren rond Brussels Airport voor het jaar 2016
7. Krantenartikel De Standaard "Vlaanderen draagt meest schadelijke geluidsoverlast"
8. Persbericht Belgocontrol 2 maart 2017