

VERZOEKSCHRIFT IN VRIJWILLIGE TUSSENKOMST

IN EEN PROCEDURE TOT SCHORSING
BIJ UITERST DRINGENDE NOODZAKELIJKHEID

AAN DE HEER EERSTE VOORZITTER EN DAMES EN
HEREN KAMERVOORZITTERS EN STAATSRADEN BIJ
DE RAAD VAN STATE

VOOR:

1.

Eerste verzoekster in tussenkomst;

2.

Tweede verzoeker in tussenkomst;

Met als raadsman: **Mter** , advocaat bij de balie te Brussel, met
kantoor te , alwaar woonstkeuze wordt
gedaan;

VERTOOGT MET EERBIED

Verzoekers in tussenkomst hebben de eer bij huidig verzoekschrift Uw Raad te verzoeken vrijwillig te mogen tussenkomen in de procedure tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid

INGELEID DOOR: de **gemeente SINT-PIETERS-WOLUWE**, haar **burgemeester**,
de heren , ' , ' ,
en dames en

Verzoekende partijen;

met als raadsman **Mter** ;

bij verzoekschrift d.d. 9 maart 2004

TEGEN: De **BELGISCHE STAAT**, vertegenwoordigd door de heer
Eerste Minister, met burelen te 1000 Brussel, Wetstraat 16;

Verwerende partij;

Met als raadsman **Mter** ;

van de beslissing van de federale Minister van Mobiliteit om het preferentieel baangebruik van de landingsbanen van de luchthaven Brussel-Nationaal te wijzigen, zoals bekendgemaakt op de persconferentie van 27 februari 2004;

Zaak gekend bij Uw Raad onder nummer **G/A 148.551 / XIII-3289**

I. FEITELIJKE UITEENZETTING EN (PROCEDURE)VOORGAANDEN

Verzoekers verwijzen wat dit aspect betreft integraal naar de uiteenzetting in bestreden beslissing, die op de pagina's 2 t.e.m. 20 op uitstekende en uitvoerige wijze de ontstaansgeschiedenis schetst van de diverse politieke beleidsopties genomen m.b.t. hinder van de vluchten van/naar Brussel-Nationaal in de afgelopen jaren, alsook de verscheidene beslissingen die genomen werden (al dan niet naderhand geschorst en/of ingetrokken).

II. HET BELANG IN HOOFDE VAN VERZOEKERS OM IN HUIDIGE PROCEDURE TUSSEN TE KOMEN

Eerste verzoekster in tussenkomst woont te Diegem, in het verlengde van startbaan 25R (aangeduid met cijfer "1" op de radarprints gaande van een periode van 21.07.2000 t.e.m. 26.02.2004, bijgebracht als stukken nr. 2 in het dossier van verzoekers).

Haar woning wordt overvlogen door de vliegtuigen die – zowel overdag als 's nachts – opstijgen vanop baan 25 R: de vluchten die overdag rechtdoor vliegen, dit is 1,1 % van de vluchten, de vertrekken 's nachts vanaf baan 25R, dit is 54% van de nachtvertrekken, de vertrekken die afbuigen naar het zuidoosten (42 % van het totaal aantal vertrekken overdag).

Tweede verzoeker in tussenkomst woont te Grimbergen, onder de route die door vliegtuigen, vertrekkende vanop startbaan 25R, genomen wordt wanneer zij naar het noordwesten afbuigen, hetzij 47% van het totaal aantal vertrekken. Verzoekers woning is op de stukken nr. 2 aangeduid met cijfer "2".

Voor tweede verzoeker in tussenkomst kan nog specifiek vermeld worden dat hij vóór 2000 – en dit geldt voor het gebied waarin hij woont vanaf de ingebruikname van Brussel-Nationaal – nooit met overvliegende toestellen en de bijhorende geluids- en milieuhinder had af te rekenen.

Beide verzoekers hebben dan ook een manifest belang bij een tussenkomst in deze zaak om hun argumenten naar voren te brengen daar een mogelijke schorsing en/of vernietiging van de bestreden beslissing, elke kans op verbetering van hun leefomgeving (o.a. nacht- en weekendrust) ontnemt.

Verzoekers mogen er immers op vertrouwen dat het principe van de spreiding van de vluchten, vervat in het regeringsakkoord van 10 juli 2003, teneinde een democratische en een met het gelijkheidsbeginsel overeenstemmende verdeling van de dag- en nachtvluchten, ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd.

Een evenwichtige spreiding van de dag- en nachtvluchten zou immers betekenen dat niet alle overlast geconcentreerd wordt bij verzoekers in tussenkomst.

Zij gaan er dan ook van uit dat de bestreden beslissing, die dat met zoveel woorden zegt, de hinder in het gebied waar dat zij wonen doet afnemen.

Indien inderdaad de schorsing van de bestreden beslissing zou worden bevolen, wordt verzoekers meteen ook hun recht op minder hinder ontnomen.

Hun belang staat vast.

III. DE TAAL VAN DE RECHTSPLEGING

Overeenkomstig art. 60 van de op 12 januari 1973 gecoördineerde wetten op de Raad van State, dient huidige zaak verzonden te worden naar de tweetalige kamer.

IV. ONONTVANKELIJKHEID

A. AARD VAN DE BESTREDEN BESLISSING

De bestreden beslissing is geen voor vernietiging vatbare administratieve rechtshandeling in de zin van art. 14, §1 van de R.v.St.-wet.

Verzoekers in tussenkomst sluiten zich aan bij het verweer van verwerende partij.

B. BELANG

De gemeente Sint-Pieters-Woluwe en haar burgemeester (verzoekers 1 en 1bis) hebben geen persoonlijk en rechtstreeks belang bij het instellen van hun verzoek. Hun belang verschilt immers in niets van het algemeen belang. Hun verzoek is derhalve onontvankelijk. Ten aanzien van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe werd dit overigens reeds vastgesteld door Uw Raad van arrest van 19 december 2003.

V. MOEILIK TE HERSTELLEN ERNSTIG NADEEL

Verzoekers halen verscheidene factoren aan die een moeilijk te herstellen ernstig nadeel (MTHEN) zouden moeten aantonen.

Verzoekers in tussenkomst merken trouwens op dat het aangevoerde MTHEN in bijna niets verschilt van hetgeen in de eerdere procedure, die aanleiding gaf tot het arrest van Uw Raad van 19 december 2003, werd aangehaald.

Een aantal van de elementen zoals door verzoekers bijgebracht berusten opnieuw op foute gegevens en veronderstellingen, zodat zij niet in aanmerking kunnen genomen worden ter beoordeling van een MTHEN dat concreet, precies, persoonlijk en pertinent moet zijn.

A. Wat de verstoring van rust en privé-leven betreft en het verhogen van de geluidshinder.

Argument 1: de piste 20 die naar het zuiden gericht is, is korter (3 km) en de vliegtuigen die er opstijgen moeten dus meer vermogen ontwikkelen, hetgeen meer lawaai met zich meebrengt.

Dit is een vals argument: de eerste bewoning begint slechts na 1200 m (zie bestreden beslissing p.14), waardoor de vliegtuigen reeds substantiële hoogte gewonnen hebben voor ze over zone 3 vliegen.

Bovendien moet vastgesteld worden dat op de langste piste, baan 25R, 's nachts niet vanaf het einde van de baan opgestegen kan worden, zodat deze piste een effectief gebruikte lengte van 3,3 km heeft.

Dit argument van lengte van de piste snijdt dus geen hout.

Er weze bovendien eraan herinnerd dat in het verleden herhaalde malen baan 20 de preferentiële baan was voor alle take off's naar het zuiden en oosten tussen 01u en 06u - waaronder de zware vliegtuigen en de boeings 727 (de meest lawaaiërigste) waarvan men toch mag aannemen dat zij nood hebben aan een langere piste.

Argument 2: het opstijgen vanop baan 20 met wind in de rug is uiterst uitzonderlijk daar de overheersende windrichting zuidzuidwest is. Opstijgende vliegtuigen op baan 20 zullen dus gemakkelijker van de grond geraken en minder vermogen dienen te ontwikkelen om op te stijgen.

Het is ook daarom dat volgens de statistieken van Belgocontrol baan 20 de meest bruikbare piste is (93,8%).

Argument 3: het is hoegenaamd niet aangetoond dat vliegtuigen die landen op 02 lager dan normaal moeten vliegen. Het is daarenboven duidelijk dat ELK landend vliegtuig traag vliegt en het vermogen van de motoren opdrijft ("reverse thrust") om het vliegtuig af te remmen. Dit doet elk vliegtuig, maar enkel bij touch-down, het effectief in contact komen met de grond, dit om te vermijden dat de wielremmen het landingsgestel doen afbreken.

Het weze hier nogmaals herhaald dat de landingsbaan zich op 1200 m van de bewoning bevindt, waarbij dan ook mag aangenomen worden dat op het - ogenblik dat de piloten hun "reverse thrust" inschakelen het vliegtuig reeds meer dan 2 km van de woning van de meeste verzoekers verwijderd is.

Hoe kan hier dan sprake zijn van een mthen?

Argument 4: om op piste 02 te landen moeten de vliegtuigen meer bevolkte gebieden overvliegen dan wanneer vliegtuigen landen op 25R en L. Dit klopt niet voor baan 25R. Het klopt voor baan 25L, maar dit wil niet zeggen dat ALLE vluchten op 25L moeten landen.

Het is het beleid van de regering om ook de inwoners in de zones 4 en 5 gedeeltelijk te ontlasten.

Dit gegeven is niet van die aard om een MTHEN te veroorzaken.

Argument 5: piloten moeten meer remmen om hun vliegtuig op piste 02 tot stilstand te brengen. Verzoekers onderschatten hier zeker het remvermogen van de vliegtuigen.

Daarenboven, en het is hiervoor reeds aangehaald, speelt het “remmen” van de vliegtuigen zich af op meer dan 2km van de woningen van verzoekers.

Niet ernstig.

Argument 6: verzoekers verliezen weer uit het oog dat het hier gaat om slechts gedurende een periode van 3 uur, gedurende 3 nachten in de week, hetzij slechts 9 uur in het totaal. Vanaf 6 uur in de ochtend gaan ALLE vliegtuigen opnieuw naar de piste 25R.

Aangezien de nadelen die verzoekers aanhalen en die hierboven weerlegd werden niet ernstig zijn, is niet voldaan aan de tweede voorwaarde van art. 17, §2 van de gec. R.v.St.-wet.

Immers het uitgangspunt van verzoekers, een substantiële verhoging van de geluidslast, zoals zij dat in de 6 puntjes in hun verzoekschrift trachtten aan te tonen, is niet aanwezig.

B. Wat de beweerde onveiligheid betreft

Verder trachtten verzoekers tevergeefs aan te tonen dat het gebruik van baan 02(20) **onveilig** is en verwijzen daarvoor (opnieuw) naar enkele verklaring van luchtvaartmaatschappijen.

Hierop volstaat het te verwijzen naar de goedkeuring van Belgocontrol, Eurocontrol en Sofreavia.

De verklaringen van de luchtvaartmaatschappijen kunnen dan ook niet in aanmerking genomen worden ter beoordeling van de veiligheid. Zulke verklaringen hebben dezelfde waarde als een vakbond die stelt dat de lonen verhoogd moeten worden.

Het zogenaamde onveilige karakter van 02(20) is uit de lucht gegrepen.

C. Wat de beweerde toenemende milieuhinder betreft

Het rapport van het onafhankelijk studie bureau Resource Analysis toont het tegendeel aan.

Het verzoek is derhalve onontvankelijk bij gebrek aan een MTHEN.

VI. UITERST DRINGENDE NOODZAKELIJKHEID

Verzoekers in tussentijd gedragen zich wat dit punt betreft naar de wijsheid van Uw Raad.

VII. BESPREKING VAN DE MIDDELEN

EERSTE MIDDEL: genomen uit de schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder van het zorgvuldigheidsbeginsel en van de materiële motiveringsplicht;

Verzoekers menen ten onrechte dat de beslissing in extremis werd genomen, zonder diepgaand onderzoek van het dossier en de uitgebrachte adviezen en enkele dagen voor het arrest van het Hof van Cassatie van 4 maart 2004 dat het arrest van het Hof van Beroep van Brussel van 10 juni 2003 verbreekt.

Verzoekers besluiten dat er dan ook wat schort aan de materiële motivering van de bestreden beslissing.

Dit middel kan onmogelijk ernstig zijn.

Verwerende partij is reeds sedert het regeringsakkoord van 10 juli 2003 aan het onderzoeken hoe de vluchten naar/uit Zaventem gespreid kunnen worden.

Daartoe werd op 25 juli 2003 een werkgroep BRUNORR opgericht die na een tiental vergaderingen op 26 september 2003 een actieplan voorstelde.

Een dertigtal concrete scenario's voor de spreiding van de vluchten werd voorgesteld. Eén scenario werd weerhouden: A13.

Dit scenario werd door een werkgroep, samengesteld uit leden van diverse kabinetten, op 26 en 27 november 2003 herwerkt tot scenario A34, dat goedgekeurd werd door het kernkabinet op 28 november 2003. Door de ministerraad van 3 december 2003 werd een principeakkoord goedgekeurd.

Deze beslissing werd vervolgens door Uw Raad bij UDN geschorst op 19 december 2003 (arrest nr. 126.669).

De ministerraad heeft daarop zijn beslissing ingetrokken op 16 januari 2003 en aan de minister van Mobiliteit de opdracht gegeven om binnen zijn bevoegdheden de nodige maatregelen te nemen om te komen tot een billijke spreiding van de geluidshinder.

De minister werkt het spreidingsplan verder uit en wint externe adviezen in:

- Belgocontrol

- Sofreavia
- Eurocontrol
- Studiebureau Resource Analysis
- Professor Annemans

Alle adviezen (en goedkeuringen) duiden op het feit dat het voorgestelde scenario veilig is, het aantal gehinderden fors doet dalen, geen bijkomende milieuhinder veroorzaakt en dat enorme kosten voor de maatschappij bespaard zullen worden.

In het licht van deze omstandigheden – nl. 8 maanden van voorafgaand studiewerk, overleg, adviezen en goedkeuringen – nog durven stellen dat verwerende partij niet zorgvuldig te werk zou zijn gegaan getuigt eenvoudigweg van kwade wil.

Bovendien beweren verzoekers dat verwerende partij het arrest van het Hof van Cassatie had dienen af te wachten.

Dit standpunt kan niet worden bijgetreden, immers:

- indien het Hof het standpunt van de zijn Openbaar Ministerie zou volgen (dit standpunt was bekend), zou dit betekenen dat het arrest van het Hof van Beroep verbroken zou worden, omwille van een schending van het principe van de scheiding der machten.
Dit zou betekenen dat het inderdaad de taak van de overheid is om haar beleid uit te stippelen inzake de geluidshinder rond Brussel-Nationaal.
Dit is uiteraard wat verwerende partij reeds sedert 10 juli 2003 aan het doen was.
- Indien daarentegen het Hof het standpunt van zijn Openbaar Ministerie niet zou bijtreden en de cassatieberoepen zou verwerpen, diende verwerende partij uitvoering te geven aan het arrest van het Hof van beroep, hetzij de geluidshinder op een billijke wijze te spreiden.
Dit is uiteraard het doel van de bestreden beslissing.

Hoe men het ook draait of keert, de uitslag van het arrest van het Hof was niet van die aard om een invloed te hebben op de bestreden beslissing, die louter ingegeven is door een beleidskeuze (spreiding), zoals goedgekeurd door de regering.

Het middel is dan ook allesbehalve ernstig.

TWEEDE MIDDEL: onbevoegdheid van verwerende partij en schending van het proportionaliteitsbeginsel;

Eerste onderdeel: onbevoegdheid van verwerende partij

Verzoekers roepen de schending in van de bevoegdheidsverdelende regelen en meerbepaald van art. 6, §4, 3° en 4° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 op de hervorming van de instellingen (BWHI) dat bepaalt:

“ De Regeringen worden betrokken bij:

[...]

3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen;

4° het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden;”

Deze wettelijke bepaling houdt uiteraard niet in dat de andere gewesten akkoord zouden moeten gaan met het voorgestelde plan.

Het “*betrokken worden bij*” veronderstelt een uitwisseling van gedachten, een nauw overleg. Deze notie vereist geenszins dat de betrokken regeringen een gezamenlijke beslissing zouden moeten nemen.

Uit de bestreden beslissing blijkt genoegzaam dat reeds sedert 26 februari 2002 (Overlegcomité) inderdaad overleg wordt gepleegd tussen de federale regering en de gewesten, dat de gewesten betrokken worden bij het besluitvormingsproces.

Uit de bestreden beslissing blijkt daarenboven dat dit tevens gebeurde op 26 februari 2004, middels een interkabinettenwerkgroep, samengesteld uit vertegenwoordigers van de diverse gewestregeringen.

Hoe verzoekende partijen tot het besluit komen dat deze werkgroep enkel bestond uit niet-gemandateerde technici is niet duidelijk en zeker niet gestaafd door documenten.

Het bestreden besluit zelf is immers duidelijk waar het stelt dat het “*geluidskadaster werd overhandigd aan de vertegenwoordigers van de federale regering en van de regeringen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest, tijdens een interkabinettenwerkgroep op 26 februari 2004*”. (onderlijning toegevoegd – vrije vertaling uit het Frans)

Op basis van de gegevens die voorhanden zijn, moet Uw Raad ervan uitgaan dat deze vertegenwoordigers van de gewestregeringen deze regeringen daadwerkelijk vertegenwoordigd hebben en konden vertegenwoordigen.

Het oprichten van een werkgroep duidt verder op het doorgedreven overleg en uitwisseling van gedachten, zodat op basis van de voorhanden zijnde gegevens enkel kan besloten worden dat de regeringen betrokken werden bij het totstandkomen van het bestreden besluit en dat bijgevolg voormelde bepalingen uit de BWHI niet geschonden werden.

Minstens kan zulks niet vastgesteld worden zonder een compleet onderzoek ten gronde te voeren. Het onderdeel kan dan ook niet op het eerste gezicht tot vernietiging van de bestreden beslissing lijden.

Het onderdeel is derhalve niet ernstig.

Tweede onderdeel: schending van het proportionaliteitsbeginsel

Inzake bevoegdheidsverdeling wordt inderdaad het proportionaliteitsbeginsel gehuldigd, zoals vroeger reeds door het Arbitragehof afgeleid uit de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

Ingevolge dit beginsel dienen de federale entiteiten bij het uitoefenen van hun respectieve bevoegdheden erover te waken dat zij daarbij de uitoefening van de bevoegdheden van de andere entiteiten niet onmogelijk of buitengewoon moeilijk maken (F.TULKENS, "*La répartition des compétences en droit belge de l'environnement*", Kluwer 1999, p. 44; Arb. nr. 92/2003; Arb. 55/92 – opm. het door verzoekers aangehaalde arrest van het Arbitragehof nr. 27/2003 heeft niets met het proportionaliteitsbeginsel te maken).

Verzoekers maken gewag van het feit dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest haar geluidsnormen, vastgelegd door het Besluit van 27 mei 1999 diende te wijzigen, doch zij tonen niet aan wanneer en hoe dit besluit gewijzigd zou zijn.

Maar zelfs indien de Brusselse Regering haar geluidsnormen diende aan te passen, dan haalt de verantwoordelijke Brusselse minister herhaalde malen aan dit te zullen uitvoeren, zonder op te werpen dat dit onmogelijk of buitengewoon moeilijk was.

Daarenboven kan men zich de vraag stellen in hoeverre verzoekende partijen belang hebben bij dit onderdeel. Een eventuele schending van het proportionaliteitsbeginsel dient opgeworpen te worden door die federale

entiteit die vindt dat zij haar bevoegdheden onmogelijk of bijzonder moeilijk kan uitoefenen als gevolg van het optreden van een andere federale entiteit.

Het is niet aan verzoekers om de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit te oefenen.

Daarom dient in de eerste plaats besloten te worden tot de onontvankelijkheid van het onderdeel.

Minstens dient het niet-ernstig karakter ervan vastgesteld, doordat verzoekers nalaten precieze gegevens aan te brengen omtrent het eventuele onmogelijk of bijzonder moeilijk maken van de Brusselse bevoegdheden inzake geluidshinder.

**DERDE MIDDEL: afwezigheid van rechtsgeldige motieven en
 tegenstrijdigheid van de motieven**

Eerste onderdeel: schending van de materiële motiveringsplicht en het evenredigheidsbeginsel

Verzoekers stellen dat de bestreden beslissing op onvoldoende wijze motiveert waarom een deel van het vliegverkeer van de pistes 25L en R wordt overgeheveld naar de banen 02 en 20.

Het uitgangspunt van de verzoekende partijen is daarbij dat "*tot op heden*" – zo stellen ze – de piste 02(20) slechts af en toe gebruikt werd omwille van redenen van veiligheid en milieuoverwegingen.

Ten eerste is het uitgangspunt reeds volledig fout: uit het overzicht van het preferentieel banengebruik in de bestreden beslissing (pag. 16) blijkt reeds dat vanaf september 1988 ALLE nachtvluchten naar het zuiden en het oosten van Europa opstegen via baan nr. 20!

Later wordt de "Ronde van Brabant" ingevoerd, die vanaf 22 mei 1997 echter enkel toegelaten is tussen 23u en 01u. Alle take off's naar het zuiden en oosten tussen 01u en 06u - waaronder de zware vliegtuigen en de boeings 727 (de meest lawaaijige) – stijgen op vanop piste 20.

In 2001 wordt het preferentieel banengebruik opnieuw gewijzigd waarbij overdag de luchtverkeersleiding (ATC) kan beslissen om vliegtuigen te laten opstijgen en landen op banen 02 en 20 om de geluidshinder te spreiden (!).

Deze regeling wordt pas gewijzigd op 31 oktober 2002, ingevolge het principeakkoord van 22 februari 2002 van de regeringen om de vluchten te concentreren.

Het is daarenboven niet correct, zoals verzoekers beweren, dat het gebruik van de pistes 02 en 20 onveilig of zelfs maar minder veilig zou zijn.

Het is juist dat deze piste de kortste is van de drie banen (3 km, tegenover 3,2 en 3,6 km), maar op geen enkele manier wordt aangetoond dat deze piste TE kort zou zijn om veilig te kunnen opstijgen. Integendeel, de praktijk toont aan dat meer dan 95% kan opstijgen of landen op de piste 02(20) (zie zelfs Preferential Runway System 22 mei 1997, waarbij ook de heavy aircrafts opstijgen via baan 20).

Bovendien staat daar tegenover dat de bewoning in het verlengde van baan 20 pas 1200m na het einde begint, daar waar dit bij de ander banen tussen de 350 en 850 m is.

Het voorhanden zijn van een ILS cat. I, heeft verder niet tot gevolg dat deze baan onveilig zou zijn, doch dat zij minder gebruikt zal worden.

Wanneer men daarenboven in acht neemt dat men het veiligst opstijgt met een neuswind, dan is de baan 20 DE natuurlijke opstijgpiste bij uitstek. Immers de heersende windrichting, is zuidzuidwest (zie stukken 3), hetzij de richting van baan 20.

Dit blijkt trouwens ook uit de bestreden beslissing zelf (pag. 22, 23). Statistieken van Belgocontrol tonen immers aan dat baan 20 het meest gebruikt kan worden (in 95,8% van de gevallen 's nachts en 92,8% van de gevallen overdag) indien men rekening houdt met de meteorologische omstandigheden.

Daarom stelt de bestreden beslissing dat de baan 20 opgenomen wordt in het preferentieel banengebruik om 's nachts op te stijgen, maar niet overdag, omdat het aantal bewegingen beperkt is tot 40 (tegenover 74 voor de banen 25L en R).

Historisch gezien is dit ook zeer logisch: de 02(20) was de eerste baan op Brussel-Nationaal. Daarom dat zij dan ook gericht is naar de overheersende windrichting. Het is pas achteraf, wanneer de nood aan uitbreiding van de capaciteit zich voordeed, dat de banen 25L en R werden aangelegd.

Geheel volgens de verwachtingen bevestigen de statistieken van Belgocontrol dat de pistes 07 en 02 het minst gebruikt kunnen worden (ong. 74%), daar hun richting met de wind meegaat (met rugwind als gevolg voor de opstijgende of landende vliegtuigen).

Het bovengaande om aan te tonen dat de beweringen i.v.m. de veiligheid en de ongemakken van de baan 02(20) volledig uit de lucht gegrepen zijn.

Laten we vervolgens kijken naar het gebruik "opgelegd" door de bestreden beslissing (uitgaande van de argumentatie van verzoekers dat vooral het landen via 02 de meeste hinder oplevert):

- slechts drie nachten per week (maandag, woensdag en vrijdag) wordt de baan 02 gebruikt voor landend vliegverkeer en dan nog slechts van 02u tot 05u, hetzij een totaal van slechts **9 uur per week...**
- vervolgens zal er nog geland worden overdag op **zaterdag**, doch slechts **eens in de twee weken...**

De overige landingsbewegingen 's nachts (**40 uren** in het totaal) zijn voor rekening van de bewoners van zones 4 en 5 (Kortenbergh en Steenokkerzeel).

Verzoekende partijen gaan er alzo ten onrechte van uit dat het gebruik van de banen 02 en 20 een uitzonderlijk karakter had en het is ook in het licht van deze overwegingen dat de motivering van de bestreden beslissing bekeken moet worden.

Verder moet besloten worden dat de bestreden beslissing een uitvoering is van het regeringsakkoord van 10 juli 2003, en meer bepaald de opdracht van de Ministerraad van 16 januari 2004.

Zoals reeds uitvoerig onder het eerste middel werd besproken, is de Minister met bestreden beslissing dan ook niet over één nacht ijs gegaan en dus werd ze zeker niet bij hoogdringendheid genomen.

Het weze herhaald dat er reeds 8 maanden van studiewerk (BRUNORR, Belgocontrol, BIAC,...) aan vooraf gegaan zijn.

Verder wordt het regeerakkoord van 10 juli 2003 op volstrekt onvolledige wijze geciteerd hetgeen getuigt van een wansmakelijk opportunisme.

De regering besloot:

Wat betreft de storingen veroorzaakt door het luchtverkeer, en meer bepaald de nachtvluchten, neemt de regering het akkoord van 24 januari 2003 als vertrekpunt om een precieze evaluatie te maken van de overvlogen zones, gemeente per gemeente en/of wijk per wijk in de gemeente, om de geluidsimpact die de bevolking ondergaat te meten en om de ervaren geluidshinder te verzachten door een meer

evenwichtige spreiding. De geluidsimpact zal zone per zone, die op een objectieve manier beschreven werd, volgens het principe van de billijke spreiding geëvalueerd worden. Onder meer billijke spreiding verstaat men o.m. een herziening van de vliegprocedures in functie van de bevolking en/of de zone die overvlogen wordt en van het type vliegtuig, alsook een meer gediversifieerd gebruik van de verschillende landings- en startbanen, waarbij rekening gehouden wordt met de veiligheid van de bevolking, het luchtverkeer en het beheer van de luchthaven.

Het isolatieprogramma wordt herzien in functie van de gekozen oplossingen en van de afstand van de overvlogen zones ten opzichte van de luchthaven. Dit zal gebeuren binnen het voorziene financiële kader.

In afwachting van die evaluatie en van een totale en billijkere oplossing zullen de vliegtuigen met een QC > 4 die in de richting Huldenberg vliegen, tijdelijk de routes ten oosten van Brussel nemen en de bestaande procedures volgen. De route CIV-H [CIV-M] zal het tracé volgen dat het dichtst bij de Brusselse ring ligt.

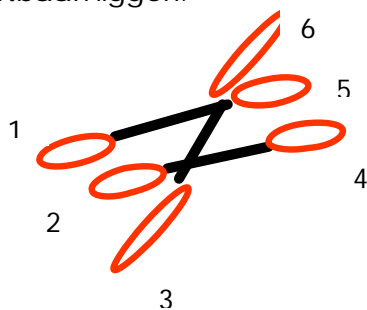
Voor de dagvluchten zal de regering tot een billijkere verdeling van de hinder besluiten, rekening houdend met de volgende principes: (1) een nauwkeurige evaluatie van de huidige situatie, conform de voorziene aanpak voor de nachtvluchten (geluidskadaster, geluidsimpact zone per zone en billijke spreiding) en (2) een verhoging van de opstijgtaksen voor luidruchtige vliegtuigen met een QC van minstens 12, die opstijgen tussen 21u en 23u en tussen 6u en 8u.

Bovendien zullen in het algemeen, wat piste 25R betreft, de vliegprocedures geoptimaliseerd worden door het achteruitschuiven met 300 meter van de opstijgdrempel.

De regering zal de noise abatement procedures verscherpen en over hun toepassing waken." (onderlijningen toegevoegd)

De "bevolking of de zone die overvlogen wordt" is dus maar één van de mogelijke criteria waarmee rekening moest gehouden worden, maar het uitgangspunt is en blijft spreiding.

In uitvoering van dit akkoord werden dan ook 6 zones gecreëerd die elk in het verlengde van een startbaan liggen.



Vervolgens werd coëfficiënten toegekend aan de vliegbewegingen, naargelang het type vliegtuig, het geluid dat dit vliegtuig produceert en het tijdstip waarop het een bepaalde zone overvliegt.

Den conclusie van de werkgroep BRUNORR was dan ook een scenario A13, dat voldeed aan alle gesteld vereisten.

Indien er bij de totstandkoming van het scenario A13 dan al geen rekening werd gehouden met andere factoren, dan werd dit wel gedaan in de externe adviezen die naderhand werden ingewonnen.

Trouwens: er kan verwezen worden naar de figuren m.b.t. de geluidscontouren in het rapport van BRUNORR (nl. pag. 13 – waarvan kopies bijgevoegd als stukken 4). Deze figuren bevatten namelijk een bevolkingsdichtheidindicator. De donkere delen zijn dichtst bevolkt. De lichte delen het dunst bevolkt. De enige logische conclusie is dan ook de zone 3 in het verlengde van de startbaan 20 het minst bevolkt is (logisch: Zoniënwood).

Vervolgens zijn het deze externe adviezen die nieuw zijn t.o.v. 19 december 2003.

Tot slot is het niet correct te doen uitschijnen dat vliegtuigen zomaar landen en opstijgen op 02(20) met een rugwind.

De strengere windnormen van voor 12 juni 2003 zijn weer van toepassing, hetgeen met zich zal meebrengen dat de luchtverkeersleiding en de piloten vlugger kunnen beslissen om geen gebruikt te maken van bijv. baan 02(20), indien dat gebruik strijdig zou zijn met de windnormen.

Het eerste onderdeel van het derde middel mist derhalve feitelijke grondslag en kan niet ernstig zijn.

Tweede onderdeel: schending van de materiële motiveringsverplichting en het evenredigheidsbeginsel

Het tweede onderdeel is zo mogelijk nog minder ernstig.

Vooreerst is er geen willekeurige verplaatsing van vluchten van 25R en L naar 02(20). Deze verplaatsing berust op 8 maanden studiewerk.

Wat betreft de tegenspraak met enkele e-mails daterende van augustus 2003:

- ten eerste doet dergelijke communicatie geen rechten ontstaan in hoofde van derden;
- ten tweede moet het bestuur zijn beleid steeds kunnen veranderen in het algemeen belang;
- ten derde dateren deze mails van vóór de concrete uitwerking van de spreiding, hetzij vóór het rapport van BRUNORR;

Het enige wat men die mails zou kunnen verwijten is dat ze wat ongelukkig zijn.

Het middel is allesbehalve ernstig.

Derde onderdeel: schending van de materiële motiveringsverplichting, het evenredigheidsbeginsel en het artikel 3 van het KB van 25 september 2003

Verzoekende partijen "vergeten" te vermelden dat de vluchten die overdag opstijgen van 25R en onmiddellijk naar het zuiden draaien (42%), al een aanzienlijke hoogte bereikt hebben voor ze zone 3 overvliegen.

Het zijn dus zeker niet deze vluchten die geluidshinder veroorzaken voor verzoekers.

Trouwens: deze vluchten hebben verzoekers altijd gehad. In het nieuwe plan zullen die 1 zaterdag op 2 wegvallen.

Voorts kan verwezen worden naar de radartracks (stukken 1) uit 2000, 2003 en 2004, die aantonen dat er in 2000 gelijktijdig werd opgestegen vanop 25R en 20!

De geluidshinder voor zone 3 is dan ook enkel afkomstig van de vluchten die via baan 02(20) geleid worden.

Ook dit onderdeel mist feitelijke grondslag en is niet ernstig.

Vierde onderdeel: schending van de materiële motiveringsverplichting, het zorgvuldigheidsbeginsel en het voorzorgsbeginsel

Verzoekers klagen de afwezigheid van een geluidskadaster aan.

Ook deze stelling is uit de lucht gegrepen. Zowel BIAC, als de BIM, als AMINAL hebben geluidsmetingen uitgevoerd. Verzoekers betwisten blijkbaar ook niet dat er nu wel degelijk een functionerende sonometer op het grondgebied van de gemeenten Kraainem en Wezembeek-Oppem staat.

Aan het geluidskadaster wordt in de bestreden beslissing verder aandacht besteed op de pagina's 31 t.e.m. 38.

Het geluidskadaster komt voort uit het rapport van BRUNORR, gebaseerd op de berekening van geluidscontouren L_{DEN} (day-evening-night; overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002).

Dit model is vervolgens vergeleken met de metingen uitgevoerd door de hierboven vermelde instanties.

Tevens werden contouren aan de hand van de indicator L_N (night) opgesteld, zodat het thans bereikte kadaster voldoet aan de normen opgelegd door de Europese Richtlijn 2002/49/EG (zie stuk 5, alsmede richtsnoer van de Europese Commissie van 6 augustus 2003).

De adviescommissie (bestaande uit BIAC, Aminal en BIM) stelde in zijn nota dat een geluidskadaster wijk per wijk niet redelijkerwijze op korte termijn gerealiseerd kon worden, maar dat een berekeningsmodel gebruikt kan worden dat gebaseerd is op een adequaat aantal meetpunten.

De ministerraad heeft dan ook op 26 november 2003 het begrip geluidskadaster gedefinieerd, waarbij per gemeente geluidscontouren dienen opgesteld.

Op deze wijze werden dan ook de nodige gegevens verzameld, aan de hand waarvan het scenario A34 getoetst kon worden.

Deze toetsing werd door BIAC op 25 februari 2004 overgemaakt aan de verwerende partij, die het besprak in de werkgroep met de gewesten op 26 februari 2004.

De resultaten van dit kadaster werden zelfs door het studie bureau Resource Analysis vergeleken met de resultaten voor de jaren 2002, waarbij onomstotelijk vastgesteld wordt dat de hinder fors wordt teruggeschoefd. De tabellen zijn begrepen in de bestreden beslissing.

Ook dit onderdeel mist steun in de feiten en is niet ernstig.

VIERDE MIDDEL: schending van het "stand-stil"-beginsel

Verzoekers bespeuren een schending van het stand-stillbeginsel, waarvan wordt aanvaard dat het vervat zit in art. 23, al.3, 2° van de Grondwet, gecombineerd met artikel 8.1 van het EVRM.

Verzoekers dienen echter wel eens duidelijk te maken op basis waarvan zij een recht menen te hebben om niet overvlogen te worden, op basis waarvan zij een recht menen verworven te hebben op het systeem van de concentratie van de vluchten.

Deze concentratie van vluchten, beslist in bij federaal akkoord van 26 februari 2002, bleek een vergissing geweest te zijn in het beleid van de regering, een foute politieke keuze.

Het is dan ook het volstrekte recht van diezelfde regering om haar beleid te wijzigen (zonder inmenging van de rechterlijke macht).

De regering handelt in het algemeen belang, niet enkel in het belang van de verzoekende partijen!

Nu moeten verzoekers maar eens trachten uit te leggen waarom zij, op die periode van bij benadering 18 maanden tijd waarin het concentratiemodel gefunctioneerd heeft, rechten op dat model verworven hebben.

Dergelijke beweringen tarten elke verbeelding.

Zoals de bestreden beslissing uiteenzet in de feitelijke overwegingen, is de planning van de vluchten geenszins een vaststaand gegeven. Deze planning heeft een voortdurende evolutie gekend en MOET trouwens ook aangepast kunnen worden aan de noden van het ogenblik en in functie van het algemeen belang.

Wanneer de regering dan ook beslist heeft om haar beleid te wijzigen van concentratie naar spreiding, dan doet zij dit in het algemeen belang, rekening houdende met de noden van de bewoners van alle 6 zones.

Het klopt dan uiteraard dan enkelen meer zullen moeten verdragen en enkelen wat minder.

Maar in een rechtsstaat is dit normaal: ieder burger MOET op evenredige wijze een deel van de openbare lasten kunnen dragen.

Het kan NIET dat een klein deel van de bevolking alle lasten zou moeten dragen. Dit zou een flagrante schending van het gelijkheidsbeginsel zijn.

Er kan dan ook verwezen worden naar de tabel opgenomen in de bestreden beslissing op pag. 29, waarin de spreiding van de vluchten wordt weergegeven per zone in percentages.

Verzoekers in tussenkomst (zone 1) dienen 29% te verdragen (voorheen zelfs tot 45% !).

Verzoekers (zone 3) zullen 14% moeten verdragen, waar dit voorheen 4 à 9% was.

Is dit werkelijk onevenredig?

Het middel is allesbehalve ernstig.

VIJFDE MIDDEL: schending van het gelijkheidsbeginsel

Verzoekers vallen in herhaling wanneer ze stellen dat de spreiding volledig willekeurig gebeurt ("*purement volontariste*").

Ook hier weer gaan verzoekers uit van een verkeerde veronderstelling. Hun uitgangspunt is dat ze gelijk behandeld worden, daar waar zij (in hun zone 3) in een andere situatie verkeren als in de andere zones.

Indien verzoekers werkelijk op gelijke manier zouden behandeld worden, zouden ze 16.66% van de vluchten voor hun rekening dienen te nemen, net als elke andere zone, hetgeen niet het geval is.

Inderdaad werd er rekening gehouden met de benuttingsmogelijkheden van de pistes, de heersende windrichtingen, capaciteit en geluidskadaster. Dit om zo min mogelijk mensen te laten vallen binnen de zone waarin de meeste geluidshinder voorkomt.

Verzoekers tonen niet aan dat zij gelijk behandeld worden als andere zones die zich niet gelijke omstandigheden zouden bevinden.

Het middel is niet ernstig.

OM DEZE REDENEN BEHAGE HET UW RAAD

Huidig verzoekschrift ontvankelijk te verklaren en het verzoek tot tussenkomst in de procedure G/A 148.551 / XIII-3289 in te willigen;

Vervolgens de zaak te verwijzen naar de tweetalige kamer van Uw Raad;

Het verzoek tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing onontvankelijk te verklaren, minstens als ongegrond af te wijzen.

Kosten als naar recht.

Brussel, 12 maart 2004

Voor verzoekers,
hun raadsman,

Mter

Voor eensluidend afschrift

Inventaris der stukken

1. Bestreden beslissing en bestreden beslissing zoals aan het publiek meegedeeld op www.spreidingsplan.be;
2. Radartracks 2000, 2003 en 2004 (dag- en nachtvluchten);
3. Grondplan luchthaven en overheersende windrichting;
4. Geluidscontouren met indicatie van bevolkingsdichtheid, rapport BRUNORR pag. 13;
5. Richtlijn EG 2002/49 van 25 juni 2002 en richtsnoer Commissie d.d. 6 augustus 2003;