

DAGVAARDING (ZOALS IN KORTGEDING)

Ten verzoeken van:

VZW WILOO (Werkgroep rond de Impact van de Luchthaven Oostende op de Omgeving) met zetel te 8400 Oostende, Kruidenstraat 19;

Met als raadsman: **Mr. Johan Verstraeten**, advocaat te 3000 Leuven, Vaartstraat 68-70 alwaar ten behoeve van huidige procedure keuze van woonst wordt gedaan;

Te dagvaarden:

Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse Regering, aan de Voorzitter van de Vlaamse Regering, de Minister-President, met kabinet te

Adres te verifiëren(gerechtsdeurwaarder): Martelaarsplein 19 te 1000 Brussel

Bevoegde rechtbank:

Voorzitter Rechtbank Eerste Aanleg te Brugge, zetelende zoals in kortgeding; zitting

Teneinde:

Huidige vordering is gebaseerd op de Wet van 12 januari 1993 m.b.t. het vorderingsrecht voor milieuverenigingen;

Verzoekende partij voldoet aan de vereisten gesteld door de Wet van 12 januari 1993;

Zij bezit reeds jarenlang en zeker meer dan 3 jaar lang een werking m.b.t. de luchthavenproblematiek te Oostende en voldoet aan alle verplichtingen als vzw.

Ter zake betreft het de exploitatie van de luchthaven van Oostende, Internationale Luchthaven Oostende, te 8400 Oostende, Nieuwpoortsesteenweg 889;

Dat vooreerst een milieuvergunning werd verleend bij M.B. van de Minister van Leefmilieu en Landbouw dd. 18 oktober 2000, op aanvraag van het “Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Dienst met Afzonderlijk Beheer, gevestigd Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Oostende”;

Dat deze slechts geldig was voor een termijn van 5 jaar;

Dat de Deputatie van de Provincieraad op 19.10.2004 (35013/152/1/A/4), aan DAB INTERNATIONALE LUCHTHAVEN OOSTENDE onder de voorwaarden bepaald in het besluit dd. 19.10.2004 gedeeltelijk en gefaseerd vergunning verleende om de luchthaven van Oostende Brugge verder te exploiteren en dit voor een termijn van 20 jaar. (cfr. bijlage 1)

Bij ministerieel besluit 25.04.2005 (AMV/00093220/1008) wordt in beroep de vergunning om de luchthaven van Oostende Brugge verder te exploiteren en dit voor een termijn van 20 jaar, bevestigd. (cfr. bijlage. 2)

1. Dat uit wat volgt duidelijk blijkt dat er geëxploiteerd werd in strijd met diverse vergunningsvoorwaarden.

Dat in de milieuvergunning is opgenomen (artikel 4, f bijzondere voorwaarden) :

“Maatregelen ter voorkoming van geluidshinder die onmiddellijk gelden.”, “ De exploitant stelt een gedragscode op waarbij het preferentieel baangebruik aan de piloten wordt mede gedeeld.”(cfr. bijlage 1, pg. 57)

In het kader van de geluidsoverlast problematiek wordt hiermee een plan bedoeld waarbij zoveel mogelijk boven zee wordt opgestegen en geland en dit hoofdzakelijk 's nachts.

Het zogenaamde ‘**preferentieel baangebruik.**’

Bovenvermeld artikel 4, punt f werd ingevoerd door besluit van de bestendige Deputatie van W-VI 35013/152/1/A/4 van 19 oktober 2004, zoals gewijzigd door artikel 2, 2° van het ministerieel besluit AMV.93220/1008 van 25 april 2005.

De Luchthavendirectie van Oostende heeft op geen enkel ogenblik bezwaar geuit tegen de invoering van artikel 4 punt f.

De heer Vanspauwen, CEO verklaarde bovendien veelvuldig in de pers dat:

“Zodra het mogelijk is, zal de verkeersleiding ook bij zijwind, bij beperkte staartwind of bij gebrek aan wind de vliegtuigen laten landen van over zee, op de aanvliegeroute, begeleid door dit nieuwe ILS-systeem. Dat zal tot gevolg hebben dat een aantal vliegbewegingen niet langer boven Stene dienen te gebeuren, maar van over zee, waardoor minder burens zullen gehinderd worden” (cfr. bijlage 3)

Uit het OLO verslag van 26 oktober 2009 blijkt echter duidelijk dat het preferentieel baangebruik al vaak het voorwerp van discussie is geweest. (cfr. bijlage 4, p. 3)

Ondanks veelvuldig aandringen op OLO vergaderingen heeft de luchthavendirectie van Oostende nooit een preferentieel banensysteem willen initiëren.

De luchthavendirectie van Oostende probeert de verplichtingen die haar zijn opgelegd in de milieuvergunning te ontlopen door te stellen dat Belgocontrol en niet zij verantwoordelijk is voor de veiligheid van het luchtvaartverkeer en dat het uiteindelijk de piloot is die beslist hoe er aangevlogen wordt. (cfr. bijlage 4, p. 3)

Dit is echter volledig in strijd met artikel 4 punt f van de milieuvergunning die duidelijk stelt dat het de exploitant van de luchthaven is die een gedragscode moet opstellen waarbij het preferentieel baangebruik aan de piloten wordt meegedeeld.

De luchthavendirectie kan deze verplichting niet ontlopen door te stellen dat dit een verantwoordelijkheid is van Belgocontrol.

2. Ten derde stelt de milieuvergunning dat het aantal bewegingen van toestellen tot zes ton beperkt is tot 34.000 bewegingen/jaar.

Volgens de gegevens van Belgocontrol waren er echter in de eerste helft van 2009 reeds 31.141 VFR (= kleine toestellen van de sportvliegerij en/of pilotschool, sport-, zaken-, helikoptervliegtuigen enz...) bewegingen in Oostende:

“Ostend registered 41.940 movements. Compared to the 38.287 movements recorded last year, this represents an increase of 3.653 movements (9.54%). There were 10.799 IFR movements, or + 1.973 movements (22.35%) compared to 8.826 movements in 2008.

The number of VFR reached 31.141 movements or an increase of 1.680 movements (+ 5.70 %) compared to 2008, when 29.461 movements were recorded.”

Vrij vertaald:

“Oostende registreerde 41.940 bewegingen. Vergeleken met de 38.287 bewegingen die vorig jaar werden opgemeten, betekent dit een toename van 3.653 bewegingen (9.54%). Er waren 10.799 IFR bewegingen, of + 1.973 bewegingen (22.35%) vergeleken met de 8.826 bewegingen in 2008.

Voor het aantal VFR werden 31.141 bewegingen geregistreerd en of met andere woorden een toename van 1.680 bewegingen (+5.70%) in vergelijking met 2008, wanneer er 29.461 bewegingen werden geregistreerd.”

De luchthavendirectie zal argumenteren dat de in de milieuvergunning vermeldde 34.000

bewegingen/jaar doelt op bewegingen die ook effectief een component op de grond van de luchthaven zelf hebben (nl. laden, opstijgen en dergelijke) en die hiervoor betalen.

Uit het OLO verslag van 26 oktober 2009 blijkt dit duidelijk:

“Volgens de heer T. Robeyn is het niet duidelijk wat er allemaal meegeteld wordt. Het zou kunnen dat ook het overvliegen meegeteld wordt.

De luchthaven berekent het totaal aantal bewegingen op basis van eigen boekhoudkundige en administratieve statistieken. Het betreft effectief het landen en opstijgen van de vliegtuigen. De touch en go's worden ook meegerekend.”(Cfr. bijlage 4 p. 1)

Nochtans stelt Belgocontrol zeer duidelijk het volgende:

“All regional airports count their movements in the same manner: every airport registers two movements in case of go around, touch and go and local flights. In those three cases, they count one arrival and one departure. ILS and landing are considered as one single movement.

Antwerp, Charleroi and Liege consider the flight through the CTR or the TMA as one movement. However, because the TMA of Ostend generates an intense training flight activity and its TMA is considerably bigger than the airspace of the other regional airports, the traffic that flies through it is counted as two movements: one entry and one exit of the zone.”

Vrij vertaald:

“Voor alle regionale luchthavens worden de bewegingen op dezelfde manier geteld: elke luchthaven registreert twee bewegingen in het geval van 'go around', 'touch and go' en indien het een lokale vlucht betreft. In deze drie gevallen, wordt er één beweging geteld voor de aankomst en één voor het vertrek. ILS (Instrument landing systeem) en landingen worden beschouwd als één enkele beweging.

Antwerpen, Charleroi en Luik beschouwen de vluchten die enkel doorheen hun CTR-zone en de TMA-zone vliegen als één beweging.

Maar, aangezien er in de TMA-zone van Oostende bijzonder veel oefenvluchten worden gehouden en de TMA-zone van Oostende aanzienlijk groter is dan het luchtruim van de andere regionale luchthavens, moet ook het luchtverkeer dat er door vliegt als twee bewegingen worden geteld: één beweging bij het binnenvliegen en één bij het buitenvliegen van de zone.”

3. In ieder geval is aangetoond dat gedaagde reeds in het verleden milieuvergunningvoorwaarden overtrad.

Bij vonnis van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brugge dd. 05.12.2007 werd de luchthaven reeds veroordeeld. (cfr. bijlage 5)

Aldus is het passend dat de Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg staking beveelt van activiteiten die in casu een duidelijke inbreuk betekenen op de milieuvergunning en aldus ook op het milieuvergunningsdecreet; de Voorzitter is bevoegd om de staking te bevelen van inbreuken op

de milieuregelgeving, doch kan ook preventieve maatregelen bevelen wanneer een handeling een dreiging vormt voor een inbreuk op de milieuwetgeving;

Teneinde de naleving van de voorwaarden van de vergunning te bekomen dient deze maatregel opgelegd te worden onder verbeurte van een dwangsom;

Teneinde naleving te garanderen en gezien de grote financiële mogelijkheden die een exploitant van een luchthaven heeft, dient het bedrag hiervan voldoende hoog te zijn om te garanderen dat de exploitant de dwangsom niet ziet als een mogelijkheid om zijn overtredingen af te kopen;

Daarom is een dwangsom van € 10.000 per inbreuk verantwoord;

Dit alles onder voorbehoud van alle recht en zonder enige nadelige erkenning;

**OM DEZE REDENEN,
en nog alle andere te laten gelden,
BEHAGE HET DE VOORZITTER
VAN DE RECHTBANK VAN EERSTE AANLEG,**

Na partijen getracht te hebben te verzoenen, de vordering van verzoekende partij ontvankelijk en gegrond te verklaren;

Gedaagde te veroordelen tot naleving van de milieuvergunningvoorwaarden zoals bepaald in het besluit van de Deputatie dd. 19.10.2004 en zoals opgenomen in het Ministerieel Besluit van de Minister van Openbare Werken, Energie en Leefmilieu dd. 25.04.2005, inzonderheid met betrekking tot de maximum toegelaten geluidshoeveelheid per vliegbeweging tussen 23.00 en 06.00 uur, en aldus gedaagde een verbod op te leggen meer dan 34.000 bewegingen per jaar van toestellen tot 6 ton toe te laten, dit onder verbeurte van een dwangsom van € 10.000 per inbreuk, zijnde per extra beweging;

Gedaagde te veroordelen tot naleving van de milieuvergunningvoorwaarden zoals bepaald in het besluit van de Deputatie dd. 19.10.2004 en zoals opgenomen in het Ministerieel Besluit van de Minister van Openbare Werken, Energie en Leefmilieu dd. 25.04.2005, inzonderheid te veroordelen tot het mededelen aan de piloten van het preferentieel baangebruik waarbij zoveel mogelijk boven zee wordt opgestegen en geland, en dit binnen 8 dagen na betekening van het tussengekomen vonnis/arrest onder verbeurte van een dwangsom van € 10.000 per dag vertraging.

De vordering uitvoerbaar bij voorraad te verklaren niettegenstaande elk rechtsmiddel zonder borgstelling noch kantonnement;

Gedaagde te veroordelen tot de kosten van het geding, inclusief de r.p.v.;

Inventaris der stukken:

1. Besluit van de Bestendige Deputatie van de Provincieraad dd. 19.10.2004, houdende gedeeltelijk en gefaseerd inwilligen van milieuvergunningsaanvraag van DAB INTERNATIONALE LUCHTHAVEN OOSTENDE voor het verder exploiteren en veranderen van een inrichting gelegen te Oostende. (35013/152/1/A/4).
2. Besluit van de Vlaamse minister van openbare werken, energie, leefmilieu en natuur, houdende uitspraak over de beroepen aangetekend tegen de beslissing nr. 35013/152/1/A/4 van 19 oktober 2004 van de Bestendige Deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen, houdende het gedeeltelijk verlenen van de milieuvergunning aan de internationale luchthaven Oostende, nieuwpoortsesteenweg 889, te 8400 Oostende, om een luchthaven gelegen te 8400 Oostende, nieuwpoortsesteenweg 889, verder te exploiteren en te veranderen door wijziging, uitbreiding en toevoeging.
3. Persartikel, Het Nieuwsblad, dd. 19.05.2004.
4. Verslag van de overlegcommissie op maandag 26/10/2009.
5. Vonnis Rechtbank van Eerste Aanleg Brugge dd. 05.12.2007.

Johan Verstraeten

Advocaat-vennoot

Vandebroeck De Rieck Verstraeten