

~~eerste tot en met tweehonderd zevenennegentigste appellanten, en van tweehonderd negenennegentigste tot en met negenhonderd tweeënveertigste appellanten, en van negenhonderd vierenveertigste tot en met tweeduizend achthonderd dertiende appellanten, en van tweeduizend achthonderd vijftiende tot en met drieduizend tweehonderd en éénste appellanten,~~

vertegenwoordigd door Meester Peter Flamey, advocaat te 2018 Antwerpen, Jan Van Rijswijcklaan 16, alwaar keuze van woonplaats wordt gedaan;

TEGEN :

1. **BELGISCHE STAAT**, vertegenwoordigd door de Minister van Mobiliteit, Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, met kantoren te 1000 Brussel, Brederodestraat 9,

~~eerste geïntimeerde,~~

vertegenwoordigd door Meester Jan Bouckaert en Meester Tom Gevers, advocaten te 1060 Brussel, Henri Wafelaertsstraat 47-51;

2. **VLAAMS GEWEST**, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering, in de persoon van de minister-president, met kantoren te 1000 Brussel, Martelaarsplein 19, voor wie optreedt de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, met kantoren te 1000 Brussel, Koning Albert II laan 20/1,

tweede geïntimeerde,

vertegenwoordigd door Meester Jan Bergé, advocaat te 3000
Leuven, Naamsestraat 165;

MEDE INZAKE :

vijfde tot en met tiende tussenkomende partij,
die niet verschijnen noch iemand voor hen;

11. **KORTENBERG GEMEENTE**, vertegenwoordigd door het
College van Burgemeester en Schepenen, met burelen te
3070 KORTENBERG, De Walsplein 4,

15. **GEMEENTE STEENOKKERZEEL**, vertegenwoordigd door het College van Burgemeester en Schepenen, met burelen te 1820 STEENOKKERZEEL, Orchideënlaan 20,

elfde tot en met negentiende tussenkomen de partij.

allen woonstkeuze doend op het kantoor van Meester Dirk De Maeseneer,

vertegenwoordigd door Meester Geelen Koen, advocaat te 3500 Hasselt, Gouverneur Roppesingel 131 en door Meerster Gert Van den Storme loco Meester Dirk De Maeseneer, advocaat te 3000 Leuven, Philipslaan 20;

Over de rechtspleging.

01. Het hof wordt geadieerd in hoger beroep betreffende een beschikking die op 11 augustus 2005 werd uitgesproken door de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel in kort geding.

Deze beslissing werd niet betekend.

02. Het verzoekschrift werd op 16 september 2005 tijdig en in een

02. Het verzoekschrift werd op 16 september 2005 tijdig en in een regelmatige vorm neergelegd op de griffie van het hof.

Navolgend hebben de partijen conclusie genomen, met uitzondering van deze vermeld onder de nummers 5 tot en met 10.

03. De advocaten van de partijen werden gehoord op de openbare terechtzitting van 13 december 2005.

04. De partijen vermeld onder de nummers 5 tot en met 10 zijn evenwel niet verschenen en voor hen is ook geen advocaat opgetreden.

Wat hen betreft is het arrest niettemin ook op tegenspraak.

Het geschil.

05. De 3.201 principale appellanten hebben op 18 april 2005 een dagvaarding laten betekenen aan de Belgische Staat en aan het Vlaamse Gewest aangezien ze zich tekort gedaan achten in verschillende subjectieve rechten.

Ze klagen in dit verband verschillende federale overheidsmaatregelen aan omtrent de spreiding van de geluidshinder op en rond de luchthaven van Zaventem evenals de milieuvergunning die aan Biac, de exploitant van de luchthaven, werd verleend door de Vlaamse Regering.

hof, zijn in eerste aanleg vrijwillig tussengekomen in het proces.

Verzoekschriften werden neergelegd door:

- vier inwoners uit de gemeenten Meise en Grimbergen;
- zes inwoners uit de gemeente Sterrebeek;
- de gemeenten Kortenberg en Steenokkerzeel samen met zeven inwoners uit die gemeenten;
- een inwoonster uit Sint-Pieters-Woluwe, maar deze is geen partij in hoger beroep.

Eenvoudigheidshalve worden hierna de principale appellanten en de inwoners uit Meise en Grimbergen die naderhand tussenkwamen geciteerd als 'de inwoners van de noordrand'.

De inwoners uit Kortenberg en Steenokkerzeel worden aangeduid als 'inwoners van de oostrand'.

07. De vordering uitgaande van de bewoners van de noordrand ten laste van de Belgische Staat strekt er toe verbod op te leggen om de inwoners van de noordrand op maandbasis vanaf 25R te laten overvliegen door meer en/of zwaardere vliegtuigen dan de inwoners van de gemeenten Sint-Pieters-Woluwe, Kraainem en Wezembeek-Oppem die in het verlengde van baan 02 wonen, overvlogen worden door vliegtuigen die naar baan 02 vliegen.

Ten aanzien van het Vlaamse Gewest wordt gevorderd een bevel op te leggen om met toepassing van artikel 21 §1 van het milieuvergunningsdecreet de op 30 december 2004 aan Biac verleende milieuvergunning voor de verdere exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan te vullen met bijzondere vergunningsvoorwaarden inzake de

Nationaal aan te vullen met bijzondere vergunningsvoorwaarden inzake de toepasselijkheid van hoofdstuk 4.5 Vlarem II en/of andere maatregelen inzake de beperking van de geluidshinder door opstijgende en landende vliegtuigen vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal.

Eén en ander wordt gevorderd onder verbeurte van een dwangsom van 25.000 euro per vastgestelde overtreding op de voorlopig bevolen maatregel of per dag dat verzuimd wordt om een bijzondere milieuvergunningvoorwaarde betreffende geluidshinder op te leggen.

08. De inwoners uit Sterrebeek keerden zich enkel tegen de Belgische Staat en vorderden hetzelfde als de inwoners van de noordrand, maar zonder verwijzing naar een bepaalde verkeersbaan op de luchthaven.

09. De inwoners van de ooststrand sluiten zich aan bij de inwoners van de noordrand wat de vordering tegen het Vlaamse Gewest aangaat.

Ten aanzien van de Belgische Staat vragen ze hem verbod op te leggen om, in afwachting van een beslissing van de bodemrechter te Leuven, op welke wijze ook hun situatie te verslechteren op het gebied van te ondergane geluidshinder, qua grondlawaai of qua geluid voortspruitend uit vliegtuigbewegingen in de lucht en dus de Belgische Staat te bevelen om zich te onthouden van elke maatregel die enige bijkomende last van welke aard ook zou kunnen veroorzaken, onder verbeurte van een dwangsom.

10. De beroepen beschikking heeft als volgt beslist:

(a) wat de vorderingen betreft tegen de Belgische Staat:

- de vordering van de inwoners van de noordrand en van Sterrebeek is ongegrond;

- de vordering van de gemeenten Kortenberg en Steenokkerzeel is niet ontvankelijk;

- de vordering van de inwoners van de oostrand is ongegrond bij ontstentenis van hoogdringendheid wegens de verwerping van de vordering van de inwoners van de noordrand en van Sterrebeek;

(b) wat de vorderingen betreft tegen het Vlaamse Gewest wordt beslist dat de burgerlijke rechter geen rechtsmacht heeft.

De behandeling van de vordering van de inwoner uit Sint-Pieters-Woluwe werd verdaagd.

De principale appellanten werden veroordeeld in hun eigen kosten en in de gedingkosten van de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest.

De vrijwillig tussengekomen partijen dienen eveneens hun eigen kosten te dragen.

De standpunten van de partijen voor het hof.

11. De inwoners van de noordrand, op de drie hierna vermelde

personen na, hernemen voor het hof de vordering zoals ze die in eerste aanleg in conclusies hebben verwoord.

De partijen stellen bij conclusie eveneens hoger beroep in.

12. De drie overige principale appellanten wijzigen hun vordering gevoelig en breiden ze ook uit ten aanzien van zowel de Belgische Staat als het Vlaamse Gewest.

Ten aanzien van de Belgische Staat vorderen ze samengevat dat bij tussenaarrest vooraf twee bevelen zouden worden opgelegd in afwachting van verdere behandeling van de zaak.

Het eerste bevel betreft het voorleggen van een concreet actieplan waaruit de implementatie blijkt van vijf principes: (1) de gelijkmatige verdeling van de hinder over alle zones rond de luchthaven, (2) het verzekeren op gelijke wijze aan alle burgers van het recht op gezondheid en een gezond leefmilieu, (3) een zo gelijkmatig mogelijke spreiding van de hinder over de groep burgers, (4) de geluidsnormen uitgevaardigd door de Gewesten mogen geen reden zijn om vluchten te concentreren in een bepaalde zone en (5) voorheen tussengekomen rechtspraak mag de Staat niet verhinderen om oog te hebben voor het recht op gezondheid en een gezond leefmilieu.

Het tweede bevel betreft een verbod om vliegtuigbewegingen toe te staan die naar geluidsimmissie toe de geluidsrichtlijnen van de WGO overschrijden.

Ten aanzien van het Vlaamse Gewest worden twee maatregelen gevorderd:

- na de milieuvergunning die illegaal aan Biac werd verleend buiten toepassing te hebben gelaten, het bevel opleggen om krachtens haar gebonden bevoegdheid als toezichthoudende overheid de luchthaven aan te manen om een nieuwe milieuvergunningsaanvraag annex project-MER in te dienen;

- in afwachting van een algemeen geluidsimmissiebesluit voor vliegtuigbewegingen (...) een op artikel 22 van het Milieuvergunningsdecreet gebaseerd handhavingsbeleid te (laten) voeren dat er op neerkomt dat boven de hoofden van de noordrandbewoners geen vliegtuigbewegingen meer worden toegelaten die, naar geluidsimmissie toe, de geluidsrichtlijnen van de WGO miskennen.

Eén en ander zou dienen te worden bevolen onder verbeurte van een dwangsom.

13. De gemeenten Kortenberg en Steenokkerzeel stellen hoger beroep in omdat hun vordering niet werd ontvangen.

Verder hernemen ze met de bewoners van de ooststrand de vordering die ze in eerste aanleg formuleerden, maar ten aanzien van de Belgische Staat verwijzen ze niet meer naar een komende beslissing van de bodemrechter te Leuven.

Waar ze zich keren tegen het Vlaamse Gewest wijzigen ze hun vordering en sluiten zich aan bij het standpunt van de drie onder nr. 12 vermelde principale appellanten.

Ze vragen ook om dwangsommen op te leggen.

14. De Belgische Staat meent, zoals in eerste aanleg, dat de burgerlijke rechter geen rechtsmacht heeft om te oordelen over de vorderingen van de principale appellanten en ontzegt hen ook belang om te ageren.

Volgens hem is er ook geen hoogdringendheid voorhanden en heeft het gevorderde geen voorlopig karakter.

In dit verband stelt hij incidenteel beroep in.

Ondergeschikt acht hij de vordering niet toelaatbaar en in elk geval ongegrond.

Ten aanzien van de tussenkommende partijen werpt hij hetzelfde tegen.

Nog meer ondergeschikt vraagt hij ten aanzien van al die partijen om de vordering niet toe te wijzen op grond van belangenafweging en om in ieder geval geen dwangsom op te leggen.

15. Het Vlaamse Gewest meent dat er geen reden is om de hoger beroepen in te willigen.

Beoordeling.

De belangrijkste feiten.

16. De principale appellanten wonen in een gemeente die binnen het bestek van de voorliggende problematiek geduid wordt als de 'noordrand' van de luchthaven te Zaventem (Vilvoorde, Machelen, Diegem, Grimbergen, Meise, Wolvertem, Strombeek-Bever, Wemmel), die reikt tot op een afstand van ongeveer twintig kilometer van de luchthavenzone.

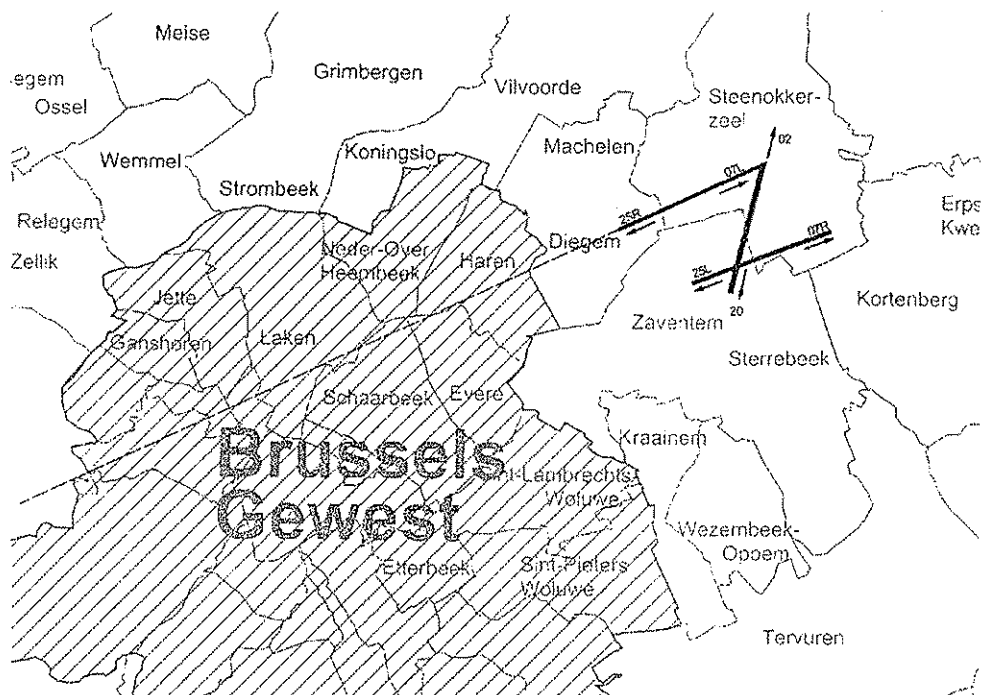
De bewoners van de 'oostrand' wonen in twee gemeenten die nog dichter bij de luchthaven aansluiten.

17. De buitenmatige geluidshinder en de hierdoor veroorzaakte gezondheidsschade waarover ze zich beklagen, heeft alles te maken met het volgens hen discriminerende gebruik van de luchthaveninfrastructuur bij het opstijgen en landen van de vliegtuigen.

In 2004 werden er méér dan 250.000 vliegtuigbewegingen geregistreerd, waarvan ongeveer 10% 'nachtvluchten', hetgeen betekent vluchten tussen 23 uur 's avonds en 06 uur 's morgens.

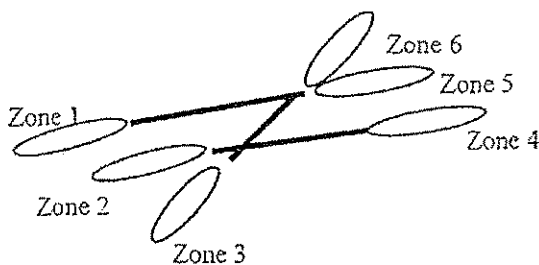
De dagvluchten betreffen in gelijke mate het opstijgen en landen.

18. De luchthavenzone, de infrastructuur van de start- en landingsbanen en de ruimere betrokken omgeving worden hierna afgebeeld:



De zes hierbij aansluitende 'geluidshinder-zones' werden als volgt afgelijnd:

- Zone 1, in de verlenging van baan 25R (gemeente: Diegem/Haren)
- Zone 2, in de verlenging van baan 25L (gemeente: Zaventem)
- Zone 3, in de verlenging van baan 20 (gemeente: Nossegem/Sterrebeek)
- Zone 4: in de verlenging van baan 07R (gemeente: Kortenberg)
- Zone 5, in de verlenging van baan 07L (gemeente: Steenokkerzeel)
- Zone 6, in de verlenging van baan 02 (gemeente: Steenokkerzeel)



19. Bij een regeringsbesluit van 27 mei 1999 heeft het Brussel Hoofdstedelijk Gewest (verder afgekort als BHG) regelgeving uitgevaardigd inzake geluidsimmissienormen die een weerslag hebben zowel op het maximum aantal vliegtuigbewegingen als op maximale toegelaten geluidspieken.

Het gevolg hiervan was dat het luchtruim boven het BHG door de luchtvaart werd ontweken en dat de opstijgende dag- en nachtvluchten vanaf baan 25R geconcentreerd (met pieken tot bijna 90% voor de dag en ruim 65% voor de nacht) boven de noordrand werden gebracht.

Het 'concentratie­model' dat vanaf 2002 werd toegepast, bracht méér dan een verdubbeling van het aantal voorheen storende vliegtuigbewegingen boven de noordrand.

20. Onder druk van volgehouden klachten en initiatieven heeft de federale regering dan navolgend uiteenlopende beslissingen getroffen, overigens in overleg met de Vlaamse Regering en de Regering van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, ter uitvoering van een 'Luchthavenakkoord' (januari 2003).

Enkele maatregelen betroffen de bestrijding van oorzaken en de omvang van geluidsoverlast -waaronder: verbieden van een bepaald type vliegtuigen, plafonneren van het aantal vluchten, gerichte landings- en opstijgheffingen-, andere betroffen het 'beheer' van de geluidsoverlast (overvlogen gebieden, adequatere vluchtprocedures (SID's), isolatie van woningen).

Met ingang van 15 mei 2003 werden de vliegroutes voor de nachtvertrekken aldus gewijzigd dat ze weer worden gespreid in functie van

de bestemming van de vliegtuigen.

21. Een reeks bewoners van de noordrand, die van oordeel waren dat de regeringsmaatregelen onder meer discriminerend waren ten aanzien van de beknotting van hun subjectieve rechten inzake gezondheid, een gezond leefmilieu en inzake hun private levenssfeer, hebben de burgerlijke rechter geadieerd.

Bij een arrest van 10 juni 2003 heeft het hof van beroep te Brussel de grieven gegrond bevonden.

Het heeft in wezen beslist dat de bewoners van de noordrand niet aan zwaarder hinderende geluidsoverlast mochten worden blootgesteld dan diegene die kon worden bereikt indien eenzelfde hinder wordt toegebracht aan alle inwoners van alle gebieden die kunnen worden overvlogen indien alle start- en landingsbanen optimaal worden gebruikt.

22. Het hof heeft daarbij vastgesteld dat de overheid niet op wettige wijze heeft kunnen beslissen tot het door haar voorgestane model van concentratie of tot afwenteling van de geluidsoverlast op de noordrand (beperkte spreiding).

De reden hiervoor was dat de subjectieve rechten op gezondheid, een gezond leefmilieu en gezinsleven van alle individuen even behartigenswaardig zijn en dat daarom niet de bevolkingsdichtheid van een gebiedsdeel relevant kan zijn voor de blootstelling aan schadelijke geluidsoverlast, maar enkel de toestand van de individuele bewoners.

Het hof heeft dan het verbod opgelegd om *“boven of in de geluidsomgeving van het geografische gebied, omschreven als 'de noordrand',*

dag- en nachtvertrekken voor vliegtuigen toe te laten of te laten gebeuren die een geluidshinder veroorzaken, uitgedrukt in termen van SEL dB(A) en als Laeq per relevante periode, die overschrijdt hetgeen gemiddeld kan worden bereikt wanneer alle beschikbare banen op de luchthaven relatief gelijk worden gebruikt en alle mogelijke vluchtroutes over welke zones van het grondgebied dan ook met gespreide uitwaaiingstracés worden benut.”

Tegelijk werd gezegd dat de geluidsoverlastpieken de normen van de WGO niet mogen overschrijden.

23. Tijdens de hierop volgende periode heeft de federale regering beslist om zowel voor dagvluchten als voor nachtvluchten een beginsel te hanteren van billijke spreiding over de verschillende gebieden rond de luchthaven.

Het kwam in oktober 2003 tot een ‘Stappenplan’ -en in december 2003 tot een regeringsbeslissing- waarbij werd beoogd om, met handhaving van de bestaande verkeersintensiteit, bij de spreiding van de geluidshinder rekening te houden met het verschil tussen opstijgende en landende vliegtuigen, met de veiligheid van het luchtverkeer en deze van de bevolking, evenals met de beheersnoden van de luchthaven.

Het met dit plan beoogde gebruik van start- en landingsbanen werd gewijzigd in januari 2004 nadat de Raad van State een eerder in december 2003 genomen regeringsbeslissing op 19 december 2003 had geschorst.

De kritiek van de Raad van State betrof niet zozeer de inhoud dan wel formele aspecten van die beslissing.

24. De Minister van Mobiliteit en Verkeer heeft dan op 28 februari 2004 een instructie uitgevaardigd voor de praktische implementatie van preferentieel gebruik van de start- en landingsbanen.

Vertrekkend van een geluidskadaster (geregistreerde geluidsmeting op bepaalde geografisch gespreide punten) werd voor de spreiding van de geluidsoverlast een scenario ontworpen dat steunt op wisselend gebruik van banen en een wijziging van de opstijgroutes.

De te overvliegen gebieden worden opgedeeld in zes zones die aansluiten bij de uiteinden van de banen.

De nummering van de zes zones gebeurde in aan de uurwijzers tegengestelde zin vertrekkend van baanuiteinde 25 R, hetgeen betekent dat de zones 1, 4, 5 en 6 diegene zijn waar de huidige klagers wonen (Diegem/Haren - Kortenberg – Steenokkerzeel).

In wezen vormen de zones 5 en 6 evenwel één 'geluidshinder-zone' omdat de 'verlengden' van de banen 02 en 07 L in de lucht opgaan in elkaar.

25. Bij het spreidingsplan werden de criteria veiligheid, geografische spreiding, geluidsimpact en incidentie op het leefmilieu betrokken en de desbetreffende gegevens waren aangereikt door de belangrijkste professionele medespelers in het gebeuren: Biac, Belgocontrol en het directoraat-generaal luchtvaart.

In termen van 'gewogen' vluchten -het zuivere numerieke aantal wordt gewogen volgens de periode (dag/nacht/avond), volgens de geluidscoefficiënt en volgens de beweging (stijgen/ landen)- werd aldus beoogd om het aantal vluchten boven zone 1 te doen dalen van 40% tot 29%, terwijl zone 4 een kleine daling zou kennen naar 29% (30%) en zone 5 een kleine stijging naar 21% (20%).

Zone 6 zou stijgen van 1 tot 5%, zone 2 van 0 tot 2% en zone 3 van 9 tot 14%.

Met samenvoeging van zones 5 en 6 zou het aantal gewogen vluchten voor dat gebied dus toenemen van 21% naar 26 %.

26. Als aeronautische basisregel geldt dat opstijgen en landen best en op de veiligste wijze gebeurt tegen de windrichting in.

Voor de nationale luchthaven gelden de zuidwestelijke winden als overheersend en uit de geregistreerde meteorologische gegevens blijkt dat de banen 20, 25R en 25L gedurende ruim 2/3 van de tijd met tegenwind kunnen worden gebruikt en de overige gedurende iets minder dan 1/3 van de tijd.

Gedurende ongeveer 1/3 van de tijd zijn alle banen tegelijk beschikbaar voor opstijgen of landen.

In functie van meteorologische randvoorwaarden beschouwd (windnormen) is de bruikbaarheid het hoogst voor baan 20 (dag en nacht: 93,8%) en het kleinst voor de banen 02 en 07 (dag en nacht: 73,55 % respectievelijk 74,4%).

Voor de banen 25 bedraagt ze 93,6% (dag en nacht).

27. Een geding over die maatregelen werd aangespannen door inwoners van Sint-Pieters-Woluwe, Kraainem en Wezembeek-Oppem, die opkwamen tegen het intensiever gebruik van baan 02 voor landingen.

Bij arrest van 17 maart 2005 van het hof van beroep te Brussel -dat het hoger beroep van de Belgische Staat verwerpt- wordt het preferentieel gebruik van baan 02 voor landingen verboden totdat het geheel van het gebruik van die baan opnieuw zou zijn bekeken en zulks een evenwichtiger benadering zou opleveren.

Er wordt hoofdzakelijk overwogen dat tot het intensiever gebruik van die baan werd beslist op grond van een onderschat geluidskadaster en zonder vooraf te onderzoeken welke incidentie er mee gemoeid is op de rust en de slaap van diegenen die onder het betrokken corridor wonen.

Het subjectief recht op gezondheid en op bescherming van het gezinsleven wordt gekrenkt geacht.

28. Hierna heeft de Minister voor Mobiliteit en Vervoer op 20 april 2005 een instructie uitgevaardigd waarbij het preferentieel gebruik van baan 02 grondig werd herschikt, maar dit gebruik voor baan 20 toch nog behouden bleef voor dagvluchten op zaterdag.

Die instructie werd bij arrest van 11 mei 2005 door de Raad van State geschorst.

De navolgende instructie van 13 mei 2005 werd ingetrokken en vervangen door de instructie van 20 mei 2005, waarbij het preferentieel gebruik van banen 20 en 02 overdag werd gestaakt en vervangen door preferentieel gebruik van de banen 25R en 25L.

Ook deze instructie(s) werd(en) geschorst door de Raad van State, bij arrest van 13 juni 2005, op verzoek van inwoners van de noordrand die deden gelden dat ze in onevenredig ongunstige en discriminerende zin werden behandeld.

29. De instructie van 16 juni 2005 die na dit arrest volgde en inhield dat de toestand van voor 28 februari 2004 werd hersteld, werd op haar beurt door de Raad van State geschorst, bij arrest van 14 juli 2005.

De toestand bleef dan ongewijzigd wat het gebruik van de banen 02 en 20 betreft wegens uitvoering van werken, die de baan onbruikbaar maakten.

De instructie van 07 september 2005, die opnieuw preferentieel gebruik van de banen 02 en 20 invoerde op zaterdag overdag, werd op haar beurt geschorst door de Raad van State op verzoek van inwoners van de ooststrand.

30. Nadien volgden geen 'algemene' instructies meer, maar volgens de Belgische Staat werden 'noodinstructies' toegepast, die telkens geldig waren voor één dag.

Enkele van de appellanten lieten vanaf einde juli 2005 hun advocaat bij herhaling melden aan de Belgische Staat dat ondanks het schorsend arrest van 14 juli 2005 de geïncrimineerde regeling niet werd gewijzigd.

Hierop werd per faxbericht van 28 oktober 2005 ontkennend gereageerd door het betrokken kabinet.

31. Bij die aanmaningen werd overigens vanaf 21 oktober 2005 ook het Vlaamse Gewest betrokken.

De reden hiervoor is dat de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur op 30 december 2004 een milieuvergunning heeft afgeleverd aan Biac om de Luchthaven van Brussel Nationaal te exploiteren en te veranderen tot 08 juli 2024.

Tegen die beslissing werden door enkele van de partijen in dit geding verzoeken tot schorsing en vernietiging ingediend bij de Raad van State.

De auditeur kwam tot de bevinding dat het verzoek tot schorsing van de tenuitvoerlegging van het besluit gegrond is wegens het ontbreken van een project-MER, maar de Raad heeft het bij arrest van 10 november 2005 verworpen op grond van belangenafweging.

32. Intussen was sedert 01 juni 2004 ook een geding aangespannen door het BHG tegen de Belgische Staat, Biac en Belgocontrol met toepassing van de wet van 12 januari 1993 inzake rechtsvorderingen tot bescherming van het leefmilieu.

Het betrof samengevat een vordering om inbreuken op de regelgeving van het Brusselse Gewest inzake geluidsimmissienormen te doen staken.

Het hof van beroep te Brussel heeft bij arrest van 09 juni 2005 die vordering in beginsel toegewezen.

Het stelt vast dat de opstijgende vliegtuigen en deze die landen volgens de regeringsbeslissingen van 28 februari, 13 april en 17 mei 2004 en volgens de richtlijnen van Biac en Belgocontrol in het BHG geluidsstoornis veroorzaken die inbreuk maakt op artikel 2 van de Brusselse Regeringsbeslissing van 27 mei 1999 en op artikel 20 van de Ordonnantie van 17 juli 1997, en dat ze eveneens inbreuk maken op artikel 23 van de Grondwet.

De Belgische Staat wordt bevolen om die inbreuken te doen ophouden binnen de drie maanden na de betekening van de beslissing onder verbeurte van een dwangsom van 25.000 euro per vastgestelde inbreuk.

33. De onmiddellijke aanleiding voor het voorliggende geding wordt gevormd door de volgens appellante aanhoudende blootstelling aan geluidshinder die de normen van de WGO ernstig overschrijdt, zowel overdag als 's nachts.

In het bijzonder worden daarbij ook drie maatregelen van de Belgische Staat geïncrimineerd waardoor de beweerde miskenning van subjectieve rechten nog werd aangescherpt:

(1) het optrekken bij besluit van 17 januari 2005, van de windnormen voor het preferentieel gebruik van banen 25 en 07 van 5 knopen rugwind/15 knopen zijwind naar 7 knopen rugwind / 20 knopen zijwind: hierdoor wordt afgeweken van de internationale ICAO-normen: baan 25 R kan hierdoor nog méér als startbaan worden gebruikt;

(2) na het arrest van 17 maart 2005 van het hof van beroep te Brussel wordt het gebruik van baan 02 gedurende 50% van de zaterdag en gedurende drie halve nachten per week gestaakt: ook hierdoor verschuift opstijgend en landend trafiek naar de banen 25 R en 25 L;

(3) de omleidingsroute CIV 8C vanaf baan 25 R is nog méér noordwaarts verschoven hoewel het trafiek betreft die naar het zuidwesten/westen moet.

34. Radartracks doen duidelijk blijken dat in de periode maart-april 2005 de noordrand veruit het drukst werd overvlogen (vrijwel zwart gebied), waarbij de intensiteit in dit geval enkel het aantal vluchten uitdrukt.

Volgens berekeningen van de appellanten werden ze in juni 2005 - volgens de inmiddels geschorste instructie- het drukst overvlogen zowel tijdens de weekdays als tijdens het weekend en tijdens de nacht.

Ze becijferen gemiddeld 351 opstijgende dagvluchten tijdens de vijf weekdays, 255 op zaterdag, waarvan 153 vóór en 102 na 14 uur en 152 op zondag.

Naar omstandigheden worden daarmee frequentiepieken bereikt tot 25 opstijgende bewegingen per uur.

35. De Belgische Staat deelt in conclusies mee dat tijdens de periode juli 2005 tot november 2005 het baangebruik als volgt was: 65,2% van de landingen verliepen via baan 25 L en 25,5 % via baan 25 R, terwijl 8,1% via baan 02 verliep.

Van het opstijgend verkeer vertrok 84,9 % via baan 25 R, 7,2% via baan 07 R en 5,5 % via baan 20.

De percentages voor de overige banen zijn verwaarloosbaar.

Over rechtsmacht, belang en toelaatbaarheid.

36. De Belgische Staat betoogt dat het hof geen rechtsmacht heeft om te beslissen over het geschil aangezien wordt opgekomen tegen overheidsmaatregelen waarmee uitoefening van een discretionaire bevoegdheid is gemoeid en waaromtrent daarenboven niet wordt aangetoond dat er kennelijk onredelijk werd gehandeld.

Uit de strekking van de vordering moet volgens hem worden besloten dat het hof wordt gevraagd om een bepaalde spreiding van vluchten op te leggen, terwijl de rechterlijke macht hierover niet kan beslissen in de plaats

van het bestuur.

37. De principale appellanten adieerden de rechter in kort geding en voeren in de inleidende akte aan dat een aantal van hun subjectieve rechten worden geschonden en in het bijzonder ook het gelijkheidsbeginsel in de aantasting van die rechten.

Ze klagen over buitenmatige geluidsoverlast die hun gezondheid schaadt en stellen dat ze onevenredig worden aangetast in hun recht op eerbiediging van het privé- en familieleven en van hun woonst.

Het betreft grondrechten die grondwettelijk (artikelen 22 en 23) en verdragsrechtelijk (EVRM artikel 8.1) worden gewaarborgd.

38. In het geciteerde verband klagen ze feiten en beslissingen aan die de organisatie betreffen van start- en landingsbanen zowel als van vluchtroutes voor vliegtuigen, overdag en 's nachts, boven de noordrand waar ze wonen.

Ze vragen om een verbodsmaatregel en ook om de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest op te leggen om een aantal beslissingen te nemen die volgens hen vereist zijn om de gevolgen van de beweerde onrechtmatige gedragingen te hunnen opzichte te doen ophouden.

39. De tussenkommende partijen, bewoners van de ooststrand, formuleren eenzelfde grief die dezelfde feiten en beslissingen betreffen, maar wat hun incidentie betreft in het gebied waar zij wonen.

De gemeentes Kortenberg en Steenokkerzeel komen op voor de vrijwaring van het leefmilieu in de gebieden die ze besturen.

40. Krachtens de artikelen 144 en 145 Grondwet behoren de geschillen over burgerlijke en politieke rechten bij uitsluiting tot de rechtsmacht van de rechtbanken, behoudens de bij de wet gestelde uitzonderingen wat de laatst vermelde categorie betreft.

Of een geschil al dan niet burgerlijke rechten betreft, en om die reden behoort tot de uitsluitende rechtsmacht van de gewone rechter, wordt bepaald door het onderwerp van het geding zoals het door de eisende partij wordt omschreven in de inleidende akte waarbij de vordering aanhangig wordt gemaakt bij de rechter.

41. Wanneer een eisende partij als onderwerp van een geding aangeeft dat de uitvoerende macht een onrechtmatige aantasting van een subjectief recht heeft begaan, heeft de burgerlijke rechter rechtsmacht om hierover te beslissen volgens dezelfde principes als wanneer die aantasting uitgaat van een ander persoon die geen overheidsgezag uitoefent.

In dit opzicht is niet relevant of de geïncrimineerde gedraging het resultaat is van de uitoefening van een geheel doelgebonden bevoegdheid van de overheid dan wel van een discretionaire bevoegdheid (Cass. 24 november 2005, www.cass.be).

In de mate de Belgische Staat de ontstentenis van rechtsmacht stoelt op het discretionair karakter van de uitgeoefende bevoegdheid, is dit verweer dus niet steekhoudend.

42. In het voorliggende geval kan geen ernstige betwisting worden gevoerd nopens de afdwingbaarheid van de aangevoerde subjectieve rechten.

Die rechten kunnen en behoren dan ook door de gewone rechter te worden beschermd.

De rechtsvordering, waarmee wordt beoogd inbreuk op verschillende subjectieve rechten voorlopig ongedaan te maken, zowel door een verbod om iets niet te doen als met een gebod om iets te doen, behoort tot de rechtsmacht van de gewone rechter.

43. Het verweer waarbij wordt gesteld dat bij het nemen en uitvoeren van de maatregelen betreffende het gebruik van banen en het instellen van vliegroutes, niet kennelijk onredelijk werd gehandeld, of dat de gevraagde maatregel neerkomt op een beslissing die uitsluitend aan de uitvoerende macht toekomt, betreft niet de rechtsmacht maar de grond van de vordering.

Evenzo betreft het verweer dat het gevorderde geen voorlopig karakter heeft de grond van het geschil.

44. De appellanten, inwoners uit de noordrand en de oostrand, hebben belang bij de vordering die ze instellen.

Allen wonen ze in een druk overvlogen gebied en de geluidshinder die ze als inbreukmakend bestempelen treft hen in wisselende mate.

Deze vaststelling volstaat om te besluiten dat ze belang hebben bij hetgeen ze vorderen.

45. Belang bij het voeren van het geding kan ook de gemeenten Steenokkerzeel en Kortenberg niet worden ontzegd.

Verschillende wettelijke bepalingen laten hierover geen twijfel.

Het Vlaams Decreet van 05 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, geeft de gemeenten een actieve rol in de zorg voor het leefmilieu.

De milieuplanning op gemeentelijk niveau (beleidsplan en jaarprogramma) vormt een onderdeel van het gewestelijke beleid (Titel II, Hoofdstuk I, Afdeling 4 van het decreet).

Gemeenten kunnen ook ageren op grond van de wet van 12 januari 1993 inzake rechtsvorderingen tot bescherming van het leefmilieu.

46. Het lijkt verder geen twijfel dat de bestrijding van geluidsoverlast tot die planning en het beleid kunnen behoren.

De twee gemeenten hebben dan ook belang bij het instellen van de vordering die er toe strekt om geluidsoverlast die op hun grondgebied wordt veroorzaakt door vliegtuigen binnen redelijke niet discriminerende perken te houden en aldus de leefkwaliteit op hun grondgebied niet verder te zien aantasten.

47. De Belgische Staat betoogt dan dat de vordering niet kan worden toegelaten omdat ze ingaat tegen het gezag van gewijsde van het arrest van 17 maart 2005 van dit hof en het arrest van 11 mei 2005 van de Raad van State.

Inwilliging van die vordering impliceert dat een verplichting wordt opgelegd om die beslissingen te miskennen, aldus de Belgische Staat, aangezien ze veronderstelt dat ook de baan 02 wordt gebruikt voor landingen.

De appellanten werpen op dit punt tegen dat de voorliggende procedure op zich staat en dat het gezag van de evenvermelde beslissingen niet wordt miskend wanneer de voordelen van die beslissingen teloor gaan door het door hen gewenste arrest.

48. Het gezag van gewijsde verbonden aan een rechterlijke uitspraak in een burgerlijk geschil geldt in regel niet erga omnes en vereist dat de partijen bij een rechtsvordering dezelfde zijn.

Geen van de appellanten zijn partij bij het arrest van 17 maart 2005 en daarenboven heeft deze beslissing het gebruik van baan 02 slechts voorlopig doen staken, met name slechts het gebruik zoals dit resulteerde uit het “plan Anciaux bis”, en in afwachting van heronderzoek van en beslissing over de landingen op baan 02.

Het bestuur kan dus, zonder het gezag van gewijsde van dit arrest te schenden en dwangsommen te verbeuren, zijn beslissing over baan 02 heroverwegen en een andere in de plaats stellen.

49. Het arrest van 11 mei 2005 van de Raad van State, dat werd uitgesproken op verzoek van bewoners die hinder ondervinden van het gebruik van baan 20, staat evenmin aan de toelaatbaarheid van de vordering in de weg.

In het algemeen overweegt het hof dat dit arrest geen vernietiging maar slechts de schorsing beslist van de tenuitvoerlegging van twee beslissingen: één van 18 april 2005 van de federale regering en de navolgende instructie van 20 april 2005 van de minister van Mobiliteit en Vervoer.

Slechts in de mate de vordering niet zou kunnen ingewilligd worden zonder de uitvoering van die beslissingen te bevelen, zou het gezag van gewijsde erga omnes van het vermelde arrest aan de toelaatbaarheid ervan in de weg staan.

50. In de huidige stand van de spreidingsproblematiek wordt het bestuur in rechte niet verhinderd om bij een heroverweging van het geheel van de elementen die bij een beslissing omtrent de spreiding van de overlast van geluidshinder in aanmerking moeten worden genomen alsnog tot gebruik van banen 20 en 02 te beslissen.

De grond van de zaak.

51. De Belgische Staat meent verder dat er geen urgentie voorhanden is en dat evenmin een voorlopige beslissing wordt gevorderd.

Hij betoogt dat de inwoners van de noordrand altijd al werden overvlogen vanaf baan 25 R en gezondheidsschade leden en dat de drie specifieke dringende grieven die ze aanhalen (randnummer 33) niet stroken met de werkelijkheid.

De gevraagde maatregel zou ook niet voorlopig zijn aangezien hij de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven grondig zou aantasten.

52. Uit de chronologie van de feiten blijkt dat de appellanten hun vordering hebben ingesteld nadat bleek dat voorheen genomen maatregelen, die hun toestand sedert maart 2004 hadden verbeterd, goeddeels werden teruggedraaid.

Die wijziging kwam er nadat de Belgische Staat meende het gebruik van baan 25R te moeten intensifiëren wegens het arrest van 17 maart 2005 aangezien een beperking van het luchtverkeer blijkbaar geen optie was.

Het lijkt geen twijfel dat dit gebeuren de toestand van de inwoners van de noordrand toenemend en op discriminerende wijze ten overstaan van andere omwonenden heeft bezwaard.

De last die van anderen werd weggenomen, werd immers naar hen verschoven.

Deze toegenomen aantasting van subjectieve rechten volstaat om het bestaan van urgentie te verantwoorden.

53. Tegelijk met het voorliggende kort geding hebben enkele onder de appellanten ook een administratief kort geding aangespannen, overigens met gunstig gevolg.

Binnen het bestek van die procedure werd aangenomen dat zij een moeilijk te herstellen ernstig nadeel leden door de gewijzigde vluchtinstructies.

Dit bevestigt het bestaan van urgentie in de zin vereist voor het kort geding en ook dat de betrokkenen prompt hebben gereageerd.

54. Verder schept die toestand ook urgentie voor de bewoners van de oostrand en de gemeenten Kortenberg en Steenokkerzeel.

Zij kunnen inderdaad gerechtvaardigde vrees koesteren dat een beslissing waarbij de toestand voor de noordrand zou worden verlicht, zou leiden tot een bezwaring van de toestand voor de oostrand.

Het voorkomen van de daarmee gepaard gaande gezondheidsschade of aantasting van het gezinsleven levert urgentie op.

55. De beslissing in kort geding mag geen nadeel toebrengen aan de zaak en zich dus uitlaten over de rechten ten gronde van de partijen.

Indien de stelling van de appellanten moet worden gevolgd dat hun subjectieve rechten onrechtmatig worden aangetast, betekent dit dat door de overheden feitelijkheden worden begaan.

Het doen ophouden van feitelijkheden heeft een louter bewarend karakter en houdt niet in dat ook ten gronde over betwiste rechten uitspraak wordt gedaan.

56. Indien voor de adequate bescherming van die subjectieve rechten zou vereist blijken om de overheid op te leggen voorbereidende maatregelen in één of andere zin te treffen, dan houdt het aflopend karakter van een maatregel niet in dat hij een onomkeerbaar karakter heeft.

Zelfs indien aldus een verbod of een bevel wordt opgelegd waarvan kan worden verwacht dat de toestand die er uit moet volgen langere tijd zal vigeren, dan staat dit er niet aan in de weg dat de rechtstoestand van de partijen onbeslecht blijft en aldus beschouwd blijft het besliste voorlopig.

57. Over het antwoord op de vraag of met de huidige exploitatie van de luchthaven gezondheidsschade gepaard gaat voor de omwonenden kan niet de minste twijfel bestaan.

Noch de Belgische Staat, noch het Vlaams Gewest trekt in twijfel dat het bevestigend luidt.

Er zijn veralgemeende klachten over gezondheidsschade en medische getuigschriften leveren bevestiging: ingrijpende slaapstoornissen, oververmoeidheid, hoge bloeddruk, depressie, relationele problemen. Sommige ervan leveren een ronduit ontstellend getuigenis (o.a. partij

Het betreft dus geen collectieve begoocheling van de omwonenden maar een objectieve realiteit.

58. De Belgische Staat liet zelf onderzoek uitvoeren en uit de studie van Prof. Dr. Annemans (UG – Geneeskunde en gezondheidswetenschappen - februari 2004) blijkt dat excessieve blootstelling aan nachtelijk vliegtuiglawaai met slaapverstoring als gevolg bepaald ernstige gezondheidsschade veroorzaakt en dat de ernst toeneemt in functie van de toegenomen blootstelling.

Andere medische studies bevestigen die gegevens tot en met toegenomen (kans op) mortaliteit toe.

59. Een indringend rapport van de WGO (Guidelines for Community Noise – Genève 1999, inz. nrs. 3.1 t/m 3.10, p. 39-53) somt de schadelijke effecten van overdreven blootstelling aan geluid op: vermindering van de gehoorfunctie, interferentie met gesproken communicatievaardigheid, slaapverstoring, cardiovasculaire en fysiologische aandoeningen, aantasting

van mentale gezondheid, vermindering van cognitieve vaardigheid, verminderde kwaliteit van sociale verhoudingen.

Weliswaar wordt in het rapport uitgegaan van een heel extensieve en omvattende opvatting inzake 'gezondheid'

60. Het rapport heeft aansluitend 'richtsnoeren' verstrekt inzake blootstelling aan omgevingsgeluid die moeten nageleefd worden om de gezondheidsrisico's uit te sluiten.

Ze luiden samengevat dat de maximaal tolereerbare geluidsoverlast tijdens de nacht buiten de slaapvertrekken L_{max} 60 (dB) en binnenin die vertrekken L_{max} 45 (dB) bedraagt.

Het pieklawaai mag 45 dB niet overtreffen en het aantal ondergane geluidspieken zelf mag hooguit 10 tot 15 per nacht bedragen.

Overdag treedt in een normale leefomgeving hinder op bij overschrijding van 55 LA_{eq}.

De ontstentenis van bindende kracht van die richtsnoeren belet niet om ze als gezaghebbend in aanmerking te nemen bij het toetsen van de vraag of het bestuur al dan niet onrechtmatig handelt.

61. De vermelde studie-Annemans vermeldt ook gezondheidseconomische 'kosten' en besluit dat spreiding van de nachtelijke lawaaihinder tot zowat 150 miljoen euro kosten kan vermijden.

De Belgische Staat heeft de gegevens uit het verslag-Annemans trouwens ook met reden nadrukkelijk in aanmerking genomen om te verantwoorden waarom voor een bepaalde spreiding werd geopteerd.

62. Het feit dat de inwoners van de noordrand en de oostrand niet alle een identiek aantal schadelijke of in gelijke mate schadelijke vluchten over zich heen krijgen impliceert niet dat ze met het oog op spreiding van de geluidsoverlast als respectieve groepen niet globaal gelijk kunnen worden behandeld.

De Belgische Staat heeft voor het bepalen van zijn spreidingsbeleid en de instrumenten ervoor gekozen voor zones die geografisch aansluiten bij de uiteinden van de zes banen en die optie werd tot dusver niet bekritiseerd.

De bewoners van die zones kunnen dan als gelijk te behandelen entiteiten worden beschouwd met het oog op de toetsing van de niet-discriminatie bij de spreiding van de geluidsoverlast.

63. De cijfers en meetgegevens van Biac en Aminimal wijzen uit dat de geluidshinder in de door appellanten bewoonde gebieden, veroorzaakt door opstijgende en landende vliegtuigen waarden bereikt die de erkende maximale waarden ver en vaak overschrijden.

Het staat dus vast dat de subjectieve rechten op gezondheid, op bescherming van hun gezinsleven en op een gezond leefmilieu van de inwoners van de noordrand en de oostrand ernstig worden geschaad door de exploitatiepraktijk die erin bestaat dat hun woonomgeving buitenmatig wordt overvlogen zowel wegens de te hoge frequentie van de vluchtbewegingen als wegens het aantal bewegingen dat geluidspieken boven een bepaald niveau dB veroorzaakt.

Bij geen enkele andere groep omwonenden dan diegene die de noordrand bewonen, is een zelfs maar vergelijkbare toedeling van overlast voorhanden.

De wijze waarop de dag- en nachtvluchten sedert april 2005 worden gespreid, schendt het gelijkheidsbeginsel.

64. De Belgische Staat en het Vlaamse Gewest opteerden voor het handhaven en doen bloeien van een nationale luchthaven en naar rede kan niet worden gesteld dat dit objectief niet redelijk is.

Binnen haar discretionaire beslissingsvrijheid kan de uitvoerende macht, met zorg voor alle belangen die ze in aanmerking heeft te nemen, oordelen in welke mate onderling conflicterende objectieven behoren door te wegen in een beleid.

Randvoorwaarde hierbij moet blijven dat de belangen niet discriminerend worden afgewogen.

65. De Belgische Staat wijst als verantwoording voor het huidige gebruik van de start- en landingsbanen en de hieruit volgende inbreukmakende blootstelling aan geluidsoverlast van de bewoners van de noordrand naar de beperkingen veroorzaakt door rechterlijke beslissingen en de regelgeving van het BHG.

Onterecht evenwel.

66. Boven werd reeds vermeld dat het arrest van 17 maart 2005 slechts een tijdelijke opschorting beslist van het gebruik van baan 02 in afwachting van nader te verrichten onderzoek.

Over het algemeen gebruik van deze baan wordt niet geoordeeld en de omstandigheden waarover het oordeelt, zijn intussen door een reeks nieuwe feiten achterhaald.

De Belgische Staat stelt in dit verband overigens met reden dat de baan ofwel veilig is ofwel niet. Eurocontrol heeft geen enkele reserve geuit bij die veiligheid.

Indien ze veilig is, hetgeen vaststaat, staat niets aan het optimaal gebruik ervan in de weg.

67. Het arrest van 09 juni 2005 dat op verzoek van het BHG een staking oplegt van een bepaalde praktijk van starten en landen refereert uitdrukkelijk aan bij datum aangeduide beslissingen.

Uitvoering van andere en eventueel nog te nemen beslissingen worden door die beslissing niet bestreken.

68. Met betrekking tot de regelgeving die uitgevaardigd werd door het BHG, en inzonderheid het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, overweegt het hof het volgende.

Het besluit legt maximale waarden van geluidshinder op, die naargelang drie gebieden, niet hoger mogen zijn dan:

- 80 tot 100 dB (A) overdag en
70 tot 90 dB (A) 's nachts voor individuele gebeurtenissen,

- 55 tot 65 dB (A) overdag en
45 tot 55 dB (A) 's nachts voor geluidsdrumniveaus verbonden aan door vliegtuigen voortgebracht geluid.

Het staat buiten kijf dat wanneer de overheden van alle deelgebieden eenzelfde regelgeving uitvaardigen, elke normale exploitatie van de nationale luchthaven uitgesloten is.

69. De door de bijzondere wet van 08 augustus 1980 aan de gewesten toebedeelde bevoegdheden, onder meer inzake leefmilieu, houdt geen vrijbrief in om op regelgevend niveau om het even welke normen uit tevaardigen.

De Gewesten en Gemeenschappen blijven gehouden tot en worden in hun autonomie dienvolgens beperkt door het grondbeginsel van de 'federale trouw' dat, weze het te lande ongeschreven, behoort tot het grondwettelijke bestel van een federale staat.

Het beginsel noopt tot samenwerking met de andere deelgebieden en de federatie én tot bijdrage aan het verzekeren van de belangen van al die entiteiten.

Het houdt ook in dat een deelgebied bij de uitoefening van zijn materieel wetgevende bevoegdheid het evenredigheidsbeginsel dient na te leven en zodoende rekening dient te houden met de andere deelgebieden en met de federatie wanneer de uitwerking van de uitgevaardigde wetgeving ook een weerslag heeft op deze entiteiten.

70. Het hof heeft vastgesteld dat de regelgeving inzake bestrijding van geluidshinder door vliegtuigen zoals deze vervat in het Brusselse Regeringsbesluit van 27 mei 1999 moet leiden tot verdwijning van een economische leefbare nationale luchthaven.

Het schendt derhalve de belangen van de andere entiteiten en van de federatie.

Het schendt trouwens evenzeer de belangen van de inwoners van het BHG aangezien het niet in de bedoeling kan liggen om zijn inwoners het gebruik van een even performante luchthaven als thans het geval is te ontnemen.

71. Om die reden is het vermelde Besluit van 27 mei 1999 van de Brusselse Regering ongrondwettelijk en behoort het geen toepassing te krijgen.

Zodoende kan een inbreuk op artikel 2 van het Besluit geen rechtskrenking opleveren.

Het kan de Belgische Staat niet belemmeren bij het vaststellen en implementeren van een plan dat de geluidshinder verbonden aan het functioneren van de nationale luchthaven te Zaventem op niet discriminerende wijze spreidt over alle inwoners van de gebieden die door een opstijgend of landend vliegtuig kunnen worden overvlogen.

72. In dit verband is de Belgische Staat evenmin beperkt door een 'stand still' regel, aldus begrepen dat inwoners die tot dusver van enige geluidsoverlast gespaard bleven op dat vlak niet in hun subjectieve rechten kunnen worden aangetast.

Het staat immers vast dat bij handhaving van het bestaande exploitatieniveau -hetgeen een wettige keuze van de overheid kan zijn- een vermindering van de last van de omwonenden uit de éne rand een toename met zich brengt van die last voor omwonenden uit een andere rand.

De belangen van de éne zijn niet meer of minder behartigenswaardig dan die van de andere individuen die met geluidsoverlast hebben te leven.

Maximale verstoring van de subjectieve rechten van een kleinere groep kan dus nooit de norm zijn.

73. Voor geen enkel gedeelte van het nationale grondgebied kan de Belgische Staat na te leven waarden opleggen inzake geluidsimmissie voor vliegtuigbewegingen.

Niettemin kan worden aangenomen dat hij bij de uitoefening van zijn bevoegdheid inzake exploitatie van de luchthaven dient bij te dragen aan de naleving van regelmatig uitgevaardigde geluidsimmissienormen voor vliegtuigbewegingen.

74. Waar die reglementair bepaalde waarden ontbreken, moet worden aangenomen dat de richtsnoeren van de WGO als na te streven referentiekader gelden.

Evenwel kan uit het enkele feit dat die waarden kunnen worden overschreden bij de tenuitvoerlegging van een plan dat strekt tot billijke spreiding van geluidsoverlast niet meteen worden afgeleid dat een onrechtmatige aantasting van subjectieve rechten voorhanden is.

75. Er liggen geen gegevens voor die wettigen om te stellen dat de zes verschillende start- en landingsbanen niet optimaal kunnen worden benut, weze het beschouwd vanuit bedrijfseconomische, gezondheids-economische of veiligheidsoverwegingen.

Het gebruik gebeurt dan rechtmatig indien het rekening houdt met alle mogelijkheden en beperkingen van de infrastructuur, met de aeronautische imperatieven en, in termen van spreiding van de geluidshinder, met de gelijke behandeling van alle inwoners uit de zes zones die bij de landingsinfrastructuur aansluiten.

Ten aanzien van de omwonenden kan dit best worden uitgedrukt in termen van blootstelling aan geluidsoverlast en de matiging hiervan in functie van onderscheidende criteria die voor alle omwonenden even belangrijk zijn en voor allen op dezelfde wijze moeten worden nageleefd.

Het betreft matiging tijdens een relevante periode van aantallen vluchten, vluchten tijdens vrije dagen en werkdagen, overdag en 's nachts en in aantallen van geluidsoverlastpieken.

76. Het besluit ten aanzien van de Belgische Staat luidt dan dat de vordering moet worden ingewilligd zoals hierna bepaald.

Appellanten zijn gerechtigd om in termen van gewogen vluchten niet méér geluidsoverlast te moeten dragen dan alle andere omwonenden uit de te overvliegen zones.

77. Er bestaat geen reden om de Belgische Staat te verplichten om een actieplan voor te leggen en als het ware preventief toezicht te houden.

De toe te passen niet-discriminerende principes zijn gekend en de wijze waarop hieraan uitvoering wordt gegeven behoort tot de vrije appreciatie van de uitvoerende macht.

Een redelijke dwangsom, gemoduleerd zoals hierna bepaald, is daarentegen gerechtvaardigd.

78. Ten aanzien van het Vlaamse Gewest wordt betoogd dat het op 30 december 2004 op onwettige wijze een exploitatievergunning heeft afgeleverd aan Biac voor de luchthaven te Zaventem aangezien een project-MER ontbrak bij de aanvraag tot hernieuwing van de milieuvergunning.

De appellanten menen dat het Vlaamse Gewest initiatieven dient te nemen om de luchthavenexploitant aan te manen om een nieuwe milieuvergunningsaanvraag in te dienen.

Enkele onder hen menen dat het Gewest ook zelf moet worden bevolen een milieuhandhavingsbeleid te voeren dat de geluidsimmissienormen van de WGO naleeft.

In het algemeen wordt het Vlaamse Gewest ook stilzitten verweten wat het nemen van maatregelen betreft die mens en milieu beschermen tegen vliegtuiglawaai: er bestaan geen geluidsnormen voor vliegvelden.

79. Het Gewest werpt net als de Belgische Staat verweer tegen inzake rechtsmacht, bevoegdheid, urgentie en het gemis aan voorlopig karakter van de gevorderde maatregelen.

Het meent dat de appellanten geen belang hebben bij hetgeen ze vorderen en dat het hof het gevorderde alleszins niet kan toekennen: naar zijn zeggen beogen de appellanten in wezen om de geïncrimineerde beslissing van 30 december 2004 ongedaan te doen maken.

80. Om dezelfde redenen als diegene die werden vermeld ten aanzien van de Belgische Staat, is het verweer van het Vlaamse Gewest inzake de rechtsmacht, bevoegdheid en de urgentie ongegrond.

De appellanten vorderen ten aanzien van het Vlaamse Gewest maatregelen die volgens hen vereist zijn om de schending van hun subjectieve rechten verbonden aan de geluidsoverlast te matigen.

En ook al heeft het Vlaamse Gewest geen aandeel in de beslissing omtrent het gebruik van start- en landingsbanen en omtrent vluchtroutes, het staat vast dat het op grond van een project-MER adequaat zicht krijgt op de omvang van de hinder wegens geluidsoverlast en het adequate maatregelen kan treffen om die binnen redelijke perken te houden.

Ze hebben dan ook belang bij hetgeen ze vorderen.

81. Aan de vorige overweging wordt geen afbreuk gedaan door de omstandigheid dat voor de appellanten ook een administratief beroep open staat om op basis van een decretale bepaling (artikel 21 Vlaams Milieuvergunningsdecreet) het gevraagde te bekomen.

Die mogelijkheid belet hen niet de burgerlijke rechter te adiëren en de appellanten wijzen er trouwens met reden op dat toepassing van artikel 21 van het vermelde decreet hen geen enkel resultaat garandeert.

82. Het gevorderde gaat in beginsel ook de perken van het kort geding niet te buiten, gesteld dat het vereist is om de boven reeds vastgestelde inbreuk op subjectieve rechten minstens in de toekomst verder te voorkomen.

Anders dan het Gewest betoogt, wordt door de appellanten niet nagestreefd om de tenuitvoerlegging van het milieuvergunningbesluit van 30 december 2004 te schorsen.

De vraag om ten aanzien van die beslissing de beweerde onwettigheid vast te stellen, reikt niet verder dan hetgeen binnen de perken van dit geding wordt gevorderd.

83. Artikel 5.57.2.1. §2 Vlarem II schrijft voor dat voor wat de luchthaven Brussel Nationaal betreft het evenredigheidsbeginsel moet worden geëerbiedigd.

Dit beginsel staat er op zich niet aan in de weg dat het Vlaamse Gewest beperkende maatregelen zou nemen inzake geluidsoverlast in de gebieden rond de luchthaven, zelfs indien die regelgeving de Belgische Staat minder armslag laat om haar bevoegdheden inzake de vliegtuigvluchten uit te oefenen.

De reeds vastgestelde onrechtmatige aantasting van subjectieve rechten door gemis aan geluidsbeperkende maatregelen boven de randgebieden rond de luchthaven biedt voor zulk regelgevend optreden een redelijke grond.

84. Zonder in alle details te treden omtrent alle aangevoerde middelen inzake beweerde onwettigheid nopens het besluit van 30 december 2004 -hetgeen in kort geding niet behoort- dient over de ontstentenis van een project-MER bij de milieuvergunningaanvraag het volgende te worden overwogen.

Het decreet van 18 december 2002 (aanvulling van het decreet van 05 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid) omschrijft het begrip 'project' onder meer als een *'vergunningsplichtige activiteit die moet worden hervergund bij het verstrijken van de geldigheidsduur van de lopende vergunning'* (artikel 4.1.1. § 1, 5°).

Artikel 4.3.2. §1, alinea 2 bepaalt dat de verplichting tot het uitvoeren van een project-MER ook geldt indien wegens het verstrijken van de lopende vergunning van het project een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd.

85. Op 30 december 2004, datum waarop de vergunning werd verleend, waren door de Vlaamse Executieve sedert 10 december 2004 uitvoeringsmaatregelen uitgevaardigd die de categorieën vaststellen van projecten die onderworpen zijn aan milieueffectenrapportage.

Artikel 2 van het vermelde besluit bepaalt dat de in bijlage I opgesomde projecten onderworpen zijn aan de project-MER-plicht zoals voorgeschreven bij artikel 4.3.2. §1 tot en met 3 van het decreet van 5 april 1995.

Een mogelijkheid om van die verplichting af te wijken is in het besluit niet voorzien voor de projecten vermeld in bijlage I.

In bijlage I wordt onder punt 8 als aparte rubriek vermeld 'de aanleg van vliegvelden'.

86. Artikel 4.3.7. §1 van het reeds geciteerde decreet van 05 april 1995 -zoals aangevuld bij decreet van 18 december 2002- schrijft voor dat

het project-MER onder meer een deel bevat betreffende milieueffecten met informatie onder meer in deze zin: *'een beschrijving en onderbouwde beoordeling van de waarschijnlijk aanzienlijke milieueffecten van het voorgenomen project en van de onderzochte alternatieven op of inzake (...) de gezondheid en de veiligheid van de mens en (...) het geluid (...).'*

Het project-MER draagt zodoende bij om nadere en preciezere informatie te bieden voor de adequate bescherming van de subjectieve rechten van de appellanten die thans in het geding zijn.

Overgangstermijnen zijn niet aan de orde in het geval zoals de aanvraag voor de luchthaven die door Biac wordt geëxploiteerd.

87. De toepassing van die bepalingen wordt niet ontzenuwd door de voorschriften van Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, noch door deze van Richtlijn 2002/30/EG van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap.

De evaluatieregels in deze laatste Richtlijn verwijzen trouwens expliciet naar de milieueffectenbeoordeling vermeld in de eerste Richtlijn in het geval van luchthavenprojecten.

88. Zodoende moet worden aangenomen dat zonder project-milieueffectenrapportage niet rechtsgeldig over de milieuvergunningaanvraag van Biac kon worden beslist.

Dit geldt zowel op grond van de vereiste algemene bestuurlijke bekommernis om bij te dragen tot de adequate bescherming van de grondwettelijke en verdragsrechtelijke subjectieve rechten op gezondheid, een gezond leefmilieu en van de woonst van de appellanten als wegens de verplichtingen uit desbetreffende regelgeving die de Vlaamse Executieve had uitgevaardigd.

Dit alles geldt des te meer nu de verleende milieuvergunning een looptijd heeft van liefst twintig jaar.

89. Het komt de rechterlijke macht niet toe om de Vlaamse Regering op te leggen een bepaald milieuhandhavingsbeleid te voeren, noch om haar te verplichten voorwaarden aan een reeds toegekende milieuvergunning toe te voegen.

Evenwel kan wel het bevel worden opgelegd om een gevolg van een bij het beslissingproces begane onregelmatigheid te neutraliseren.

Artikel 21 van het Milieuvergunningsdecreet voorziet in de mogelijkheid voor de Vlaamse administratie om milieuvoorwaarden aan te vullen of te wijzigen.

De mogelijkheid hiertoe wordt, naar recht en behoorlijk bestuur toe, een verplichting indien, zoals boven vastgesteld, zulks vereist is om de in geding zijnde subjectieve rechten in overeenstemming met het recht behoorlijk te beschermen.

90. Zodoende dient het Vlaamse Gewest te worden opgelegd om Biac uit te nodigen om binnen een korte termijn een MER in te dienen zoals bedoeld in artikel 4.1.1.§1 – 8° van het decreet van 05 april 1995

(titel IV) met het oog op mogelijke wijziging of aanvulling van de voorwaarden die thans zijn bepaald in het geïncrimineerde milieuvergunningbesluit van 30 december 2004.

In het licht van het onderwerp van de vordering, de bescherming van de subjectieve rechten van de appellanten, dient het MER te voldoen aan de voorschriften uit hoofdstuk II (titel IV) van het vermelde decreet. Het dient inzonderheid ook te slaan op de toepassing van hoofdstuk 4.5 Vlarem II en op het onderzoek naar en beheer van de geluidsoverlast die verbonden is aan opstijgende of landende vliegtuigen.

OM DEZE REDENEN :

HET HOF,

In acht genomen artikel 24 van de wet van 15 juni 1935 op het gebruik van talen in gerechtszaken,

Beslist na tegenspraak,

Ontvangt de hoger beroepen,

Zegt dat de principale gegrond zijn en het incidentele ongegrond.

Wijzigt de bestreden beschikking behoudens waar ze vorderingen ontvangt en kosten begroot;

Ontvangt ook de vordering ingesteld door de gemeenten Kortenberg en Steenokkerzeel;

Verklaart de vorderingen gegrond zoals hierna bepaald en verwerpt ze voor het overige,

1) inzoverre ze tegen de Belgische Staat zijn gericht:

Legt de Belgische Staat verbod op om, door het laten opstijgen of landen van vliegtuigen, de inwoners van de noordrand en de oostrand bloot te stellen aan geluidsoverlast die, uitgedrukt in termen van SEL dB (A) en als Laeq per relevant te bepalen periode, overschrijdt hetgeen als gewogen resultaat van spreiding van die overlast kan worden bereikt wanneer alle inwoners van de zes onder randnummer 18 van dit arrest bedoelde zones gelijk worden behandeld.

Zegt dat bij de bepaling van een gelijk gewogen spreiding over die zones de door de Belgische Staat reeds toegepaste criteria rechtsgeldig zijn: het aantal vluchten, het aantal geluidsoverlastpieken, overlast berokkend overdag en tijdens de nacht, overlast tijdens vrije dagen en werkdagen.

Zegt dat de beslissingen vereist om het verbod na te leven dienen genomen te worden binnen de dertig dagen na de betekening van dit arrest en dat de tenuitvoerlegging ervan dient gerealiseerd te worden binnen de veertig dagen na die betekening.

Zegt dat bij ontstentenis van de voormelde veroordelingen ten laste van de Belgische Staat cumulatief dwangsommen worden verbeurd als volgt:

- 25.000 euro per dag vertraging na overschrijding van de eerste termijn van dertig dagen maar met een maximum van 2.500.000 euro;

- 10.000 euro per dag vertraging na overschrijding van de tweede termijn van tien dagen na die betekening maar met een maximum van 2.500.000 euro.

Zegt dat de dwangsommen verbeurd worden ten voordele van alle appellanten samen, met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdende werking heeft ten opzichte van allen.

2) in zoverre ze tegen het Vlaamse Gewest gericht zijn:

Veroordeelt het Vlaamse Gewest om binnen de twintig dagen Biac uit te nodigen binnen een korte termijn een MER in te dienen betreffende de exploitatie van de luchthaven te Zaventem met inzonderheid aandacht voor het onderzoek naar en beheer van de geluidsoverlast veroorzaakt door vliegtuigen die opstijgen of landen en in het licht van de voorschriften uit hoofdstuk 4.5 Vlarem II, en overigens in overeenstemming met de vigerende Vlaamse reglementering inzake milieueffectrapportage.

Zegt dat een dwangsom wordt verbeurd van 25.000 euro per dag vertraging in de uitvoering van de veroordeling, te rekenen vanaf de ééntwintigste dag na de betekening van dit arrest.

Zegt dat de dwangsommen verbeurd worden ten voordele van alle appellanten samen, met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend werkt ten aanzien van allen.

Veroordeelt de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest samen tot betaling van de gedingkosten, zowel in eerste aanleg als in hoger beroep, deze laatste vastgesteld op :

- 434,48 euro (€ 139 + € 59,50 + € 237,98) voor de appellanten 1 tot en met 3201 samen, uitgezonderd de nummers 298, 943 en 2814;
- 237,98 euro voor appellanten nummers 298, 943 en 2814 samen;
- 237,98 euro voor de appellanten (tussenkommende partijen) vermeld onder de nummers 1 tot en met 4;
- 0 euro voor de appellanten (tussenkommende partijen) vermeld onder de nummers 5 tot en met 10;
- 237,98 euro voor de appellanten (tussenkommende partijen) vermeld onder de nummers 11 tot en met 19.

Laat de kosten gemaakt door de Belgische Staat en het Vlaamse Gewest, zowel in eerste aanleg als in hoger beroep, deze laatste vastgesteld op 237,98 euro voor ieder van hen, ten hunnen laste.

Aldus gevonnist en uitgesproken ter openbare terechtzitting van de burgerlijke **achtste kamer** van het hof van beroep te Brussel, op

21 MAART 2006

waar aanwezig waren en zitting hielden :

P. BLONDEEL,
B. LYBEER,
C. VAN SANTVLIET,
K. BATSELIER,

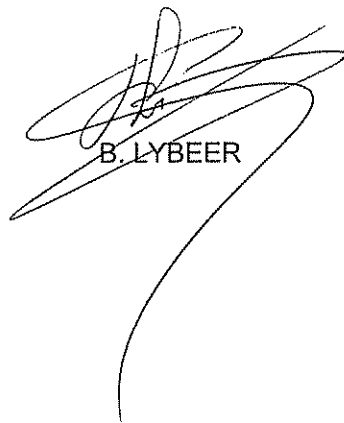
Voorzitter,
Raadsheer,
Raadsheer,
E.a. adjunct-griffier.



K. BATSELIER



C. VAN SANTVLIET



B. LYBEER



P. BLONDEEL