
Over de rechtspleging.

1. Met de inleidende akte wordt het hof geadieerd in hoger beroep betreffende een beschikking die op 14 januari 2003 na tegenspraak werd uitgesproken door de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel, in kort geding.

Van deze beslissing wordt geen akte van betekening overgelegd.

2. Het hoger beroep werd tijdig en formeel regelmatig ingesteld bij gerechtsdeurwaardersexploot dat op 31 januari 2003 werd betekend.

3. De raadslieden van de partijen werden gehoord op de terechtzitting van 6 mei 2003.

Situering van het geschil.

4. Het geding in eerste aanleg werd in de volgende omstandigheden gevoerd.

De inleidende dagvaarding werd betekend op 29 oktober 2002 op verzoek van de appellanten vermeld onder de nummers 1 tot en met 16.

Zij lieten drie partijen dagvaarden: de Belgische Staat -in de persoon van de Minister van Mobiliteit en Vervoer-, de NV Brussels International Airport Company -verder geciteerd als BIAC- en het autonoom overheidsbedrijf Belgocontrol.

Navolgend zijn op 4 november 2002 de 17^o en 18^o appellanten vrijwillig tussengekomen in het geding.

Tenslotte hebben ook de appellanten vermeld onder de nummers 19 tot en met 47 een verzoekschrift neergelegd strekkende tot vrijwillige tussenkomst op 23 december 2002.

Samengevat spreken zij de drie oorspronkelijk gedaagde partijen aan omdat zij hebben vastgesteld dat het aantal dag- en nachtvluchten vanaf de luchthaven te Zaventem substantieel is gestegen in de luchtstrook boven hun woongebied ingevolge opeenvolgende beslissingen die door de federale regering werden getroffen.

Zij wijzen er op dat volgens de tegen eind oktober 2002 aangekondigde en met ingang van eind december 2002 toegepaste 'concentratie', 51% van de dagvertrekken en 100% van de nachtvertrekken verloopt over de Brusselse noordrand waar zij wonen.

De vorderingen worden gestoeld op beweerde schending van artikel 544 Burgerlijk Wetboek, artikel 8.1. EVRM en artikel 1.1° van het aanvullend Protocol, evenals artikel 1382 Burgerlijk Wetboek.

5. De eensluidende conclusies van al die partijen luiden aldus:

1. te verbieden dat de geplande toekomstige concentratie (aangekondigd vanaf eind oktober, vervolgens december 2002) wordt doorgevoerd, en dit tot aan de beslissing van de rechter ten gronde;

2. de tot op heden reeds doorgevoerde concentratie te beperken door het aantal huidige dag-en nachtvluchten, die zich in het luchtruim boven en in nabijheid van de woonplaatsen van verzoekers verplaatsen, te herleiden tot 10% van alle huidige dag- en nachtvluchten, ten einde tot een herstel van het evenwicht te komen, en dit tot aan de beslissing van de rechter ten gronde;

Ondergeschikt: de reeds doorgevoerde concentratie minstens te herleiden tot een spreiding van de vluchten, zoals deze bestond in 1999-2000, zodat het aantal van alle huidige dag- én nachtvluchten, herleid wordt tot maximaal 35% van de dagvertrekken en 32,9% van de nachtvertrekken, ten einde een geleidelijk herstel van het evenwicht mogelijk te maken, en dit tot aan de beslissing van de rechter ten gronde;

3. bij niet naleving van de (...) bevolen maatregelen (geïntimeerden) te veroordelen tot een dwangsom van 10.000 euro per overtreding.

6. De drie oorspronkelijk gedaagden partijen besloten in eerste orde dat de gewone rechter zonder rechtsmacht of onbevoegd is.

Verder achtten ze de vordering niet ontvankelijk en in ieder geval ongegrond.

Belgocontrol, die overigens nadrukkelijk vroeg om buiten de zaak te worden gesteld, heeft een tegenvordering ingesteld tot toekenning van een door de voorzitter te begroten billijke schadevergoeding wegens tergend en roekeloos proces, ten laste van alle oorspronkelijk eisende partijen.

7. In de bestreden beschikking worden alle vorderingen ontvangen maar ten gronde verworpen en worden de huidige appellanten veroordeeld in de begrote gedingkosten.

Er wordt in wezen overwogen dat de gewone rechter weliswaar rechtsmacht heeft om over het geschil te beslissen, maar dat belangenafweging in het nadeel van de huidige appellanten uitvalt.

8. Voor het hof wordt door alle appellanten in dezelfde zin geconcludeerd.

Zij herformuleren hun vordering als volgt, na de door hen nagestreefde hervorming van de beschikking:

- "de tot op heden reeds doorgevoerde concentratie te beperken door het aantal huidige dag- en nachtvertrekken, die zich in het luchtruim boven én in de nabijheid van de woonplaatsen van appellanten verplaatsen, te herleiden tot 10% van alle huidige dag- én nachtvertrekken richting Noordrand (bocht naar rechts op 700 foot) vanop de luchthaven Bussel-Nationaal, wat in concreto neerkomt op maximaal 20 vliegtuigen per

dag en 3 vliegtuigen per nacht boven én in de onmiddellijke omgeving van de woonplaatsen van appellanten, ten einde tot een herstel van evenwicht te komen, en dit tot aan de beslissing van de rechter ten gronde;

- bij niet-naleving van de door uw hof bevolen maatregelen geïntimeerde partijen te veroordelen tot een dwangsom van 10.000 euro per overtreding;

- geïntimeerden te veroordelen tot de kosten van de beide instanties."

De appellanten 1 tot en met 16 vragen in ondergeschikte orde om, alvorens ten gronde te beslissen, de geïntimeerden te veroordelen tot overlegging van de radartracks opgesplitst in dag- en nachtvertrekken, vanaf de eerste week van 2000 tot op heden.

Tevens besluiten zij tot verwerping van de incidentele beroepen ingesteld door de geïntimeerden.

9. De geïntimeerden besluiten tot de verwerping van het hoofdberoep.

Ze stellen allen incidenteel beroep in en hernemen in dit verband hun standpunt inzake het gemis aan rechtsmacht of bevoegdheid van de gewone burgerlijke rechter.

Verder hernemen ze hun standpunt dat de vordering niet kan worden ontvangen (Biac en Belgocontrol) en dat ze in elk geval ongegrond is.

Belgocontrol komt niet op tegen de verwerping van haar vergoedingseis.

Beoordeling.Over de rechtsmacht en bevoegdheid.

10. De Belgische Staat, Biac en Belgocontrol werpen tegen dat de appellanten niet kunnen bogen op een subjectief recht in verband met de door hen gevorderde maatregel.

Het rechtstreeks en werkelijk voorwerp van het geding betreft volgens hen geen geschil over subjectieve rechten van de appellanten, maar een proces waarbij zij opkomen tegen politieke beslissingen in een aangelegenheid waarin de overheid kan bogen op discretionaire bevoegdheid.

In hun zienswijze zou het geschil enkel een subjectief recht kunnen betreffen indien de overheid kan worden verweten op een welbepaalde manier niet te hebben gehandeld, terwijl de bevoegdheid gebonden was.

Thans zou in werkelijkheid de schorsing beoogd worden van de tenuitvoerlegging van maatregelen die werden getroffen om geluidshinder het hoofd te bieden.

Op grond hiervan betogen de eerste en de tweede geïntimeerde dat het de gewone rechtscolleges -bedoeld in artikel 144 Gecoördineerde Grondwet- aan rechtsmacht ontbreekt om de vordering te kunnen beoordelen.

Belgocontrol leidt uit ditzelfde gegeven af dat de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg en navolgend het hof als appelrechter onbevoegd is.

11. Krachtens de artikelen 144 en 145 Gecoördineerde Grondwet behoort een geschil tot de rechtsmacht van de gewone rechter wanneer het onderwerp van het geschil subjectieve rechten betreft.

De rechtsmacht van de gewone rechter wordt bepaald naar het werkelijke voorwerp van de vordering zoals deze in de inleidende akte van het geding wordt geformuleerd.

12. Verder schrijven de artikelen 17 en 18 van de Gecoördineerde Wetten op de Raad van State voor dat de Raad van State als enige bevoegd is om de schorsing van de tenuitvoerlegging te bevelen van een voor vernietiging vatbare akte van een administratieve overheid en om alle nodige maatregelen te bevelen om de belangen van de partijen of van de personen die belang hebben bij de oplossing van de zaak veilig te stellen, met uitzondering van de maatregelen die betrekking hebben op de burgerlijke rechten.

Deze bepalingen laten evenwel de rechtsmacht van de gewone rechter onverlet om op eenzijdige administratieve rechtshandelingen of onrechtmatig overheidsoptreden in te grijpen wanneer dit hem wordt gevraagd ter bescherming van een aangevoerd subjectief recht, wanneer het bestaan hiervan niet ernstig kan worden betwist.

13. Met het oog op rechtsmacht voor de gewone rechter, volstaat het zodoende dat de eiser een rechtsvordering instelt wegens beweerde schending van een subjectief recht en voor zover uit de bewoordingen van de akte waarbij zij wordt ingesteld blijkt dat in werkelijkheid niet enkel de toetsing wordt gevraagd van het overheidsoptreden aan het objectieve recht.

De inhoudelijke strekking van hetgeen tegen de overheid wordt gevorderd is hierbij niet relevant, met dien verstande dat het gevorderde moet strekken tot het doen ophouden van de geïncrimineerde inbreuk en het hiertoe ook vereist is.

14. In de inleidende dagvaarding voeren de oorspronkelijke eisers een reeks feiten en beslissingen aan die ze aan de huidige geïntimeerden toeschrijven en die alle het fenomeen betreffen van de 'concentratie' van vluchtroutes voor vliegtuigen -zowel overdag als 's nachts- boven de strook grondgebied ten noord-westen van Zaventem waar ze wonen.

In het bijzonder beklagen ze er zich over dat ze buitenmatig te lijden hebben van burenhinder, mede doordat in tegenstelling tot de voorheen gehuldigde bestuurlijke praktijk, het grondwettelijk beginsel van de gelijke behandeling van de omwonenden wordt miskend.

Eveneens doen ze gelden dat ze aldus onevenredig worden aangetast in hun recht op eerbiediging van het privé- en familieleven en van hun woonst en aldus tekort gedaan worden in het mensenrecht dat gewaarborgd wordt door artikel 8.1 van het EVRM.

Tenslotte voeren ze aan dat de beleidsbeslissingen waarmee wordt geopteerd om de geluidsoverlast te concentreren onzorgvuldig zijn getroffen wat het onderzoek naar hun incidentie betreft en om die reden de gedraging van de Belgische Staat ook een tekortkoming inhoudt aan de algemene zorgvuldigheidsplicht uit artikel 1382 Burgerlijk Wetboek.

In de akten die strekken tot vrijwillige tussenkomst sluiten de desbetreffende partijen zich aan bij deze rechtsgronden van de vordering.

15. De aldus geformuleerde rechtsvordering, waarmee wordt beoogd inbreuk op verschillende subjectieve rechten voorlopig ongedaan te maken, behoort tot de rechtsmacht van de gewone rechter.

Het betreft inzonderheid de bescherming van het subjectief recht dat gelijke behandeling waarborgt inzake het genot van het recht op eerbiediging van het eigendom, van de gezondheid en van het privé-leven.

16. Hetgeen de appellanten in concreto als maatregel vorderen overstijgt overigens niet hetgeen de gewone burgerlijke rechter kan beslissen.

De wijziging van de vordering ten aanzien van de rechtspleging in eerste aanleg is enkel een gevolg van de sindsdien gewijzigde omstandigheden.

De appellanten vragen verder niet om te beslissen in de plaats van de uitvoerende macht, maar om de uitwerking van genomen administratieve beslissingen -zogenaamde 'luchtvaartakkoorden' en een uitvoeringspraktijk- voorlopig te matigen tot op een niveau waarvan ze stellen dat er geen inbreuk op hun subjectieve rechten meer voorhanden is.

De bewoordingen van het gevorderde in het dispositief van de conclusie zijn daarbij overigens in die mate relatief dat ze moeten worden begrepen naar hun werkelijke inhoud.

17. De excepties geput uit het gemis aan rechtsmacht en beweerde onbevoegdheid, en de hieruit afgeleide onontvankelijkheid van de vordering, worden verworpen.

Het middel van Biac ten betoge dat zij geen beslissingsbevoegdheid bezit om wat dan ook aan de vluchtroutes te wijzigen betreft verder niet de ontvankelijkheid maar de grond van de vordering.

De feiten van het kort geding.

18. Geresumeerd tot de essentie, kan de voorliggende problematiek als volgt worden weergegeven.

De federale regering heeft een beleid uitgestippeld inzake de verschillende imperatieven die ze behartenswaardig acht en die verbonden zijn aan het bestaan en de exploitatie van de luchthaven 'Brussel Nationaal'.

Biac heeft als maatschappelijk doel het beheer van de infrastructuur en de activiteit van de luchthaven 'Brussel-Nationaal' te Zaventem.

Belgocontrol staat in voor de veiligheid van het luchtverkeer in het luchtruim waarvoor de Belgische Staat verantwoordelijkheid draagt. Dit overheidsbedrijf bepaalt onder meer de concrete vluchtprocedures, en het controleert inzonderheid ook de bewegingen van de vliegtuigen bij het landen en opstijgen.

De appellanten wonen allen in een gemeente uit de zogenaamde 'noordrand' (Vilvoorde, Machelen, Diegem, Grimbergen, Meise, Wolvertem, Strombeek-Bever, Wemmel), die reikt tot op een afstand van ongeveer twintig kilometer in de overwegend noord-westelijke zone van de luchthaven.

Deze woonzone wordt thans intens overvlogen door opstijgende

vliegtuigen hetgeen aanzienlijke geluidsoverlast met zich brengt.

19. Tot voor de federale regering in februari 2001 een aantal beslissingen nam in verband met de vluchtprocedures (routes) rond de nationale luchthaven, vigeerde er een praktijk waarbij vanaf de drie verschillende start-en landingsbanen de vertrekkende en aankomende vliegtuigen routes gebruikten, grosso modo als volgt.

De drie banen waarvan sprake liggen in Z-vorm met elkaar verbonden en de bovenste ervan (R25 of L07) wordt het meest intensief gebruikt, hoofdzakelijk voor opstijgende vliegtuigen, maar ook voor landingen, in de richting van oost naar west.

De onderste baan (L25 of R07) wordt bijna uitsluitend aangewend voor landingen, van oost naar west.

De diagonaal gelegen baan (02 of 20), die tegelijk de kortste is, wordt het minst gebruikt, maar zowel voor opstijgen als landen.

In termen van overvlogen zones liepen tijdens het jaar 2000 zowat 48% van de dagvertrekken over de noordrand, 6,5% ervan over het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest -verder geciteerd als 'Brussel'- en 44,2% over de zuid-oostelijk gelegen gemeenten.

De percentages vermeld door Biac voor de nachtvertrekken bereiken volgende cijfers: 44,1% loopt over de noordrand, 54,6% over de zuid-oostelijke zone en 0,7% over Brussel.

De appellanten citeren in dit verband lagere percentages voor de noordrand: volgens hen overvlogen slechts 35% van zowel dag- als nachtvertrekken de noordrand.

In dit verband werpen de appellanten overigens tegen dat aantallen

vluchten in zoverre irrelevant zijn, dat ze niet alles zeggen over de omvang, intensiteit en frequentie van geluidsoverlast.

20. De aldus gevolgde routes waren een toepassing van de zogenaamde 'Chabert-route' voor de dagvluchten en van de 'Ronde van Brabant' voor de nachtvluchten.

De Chabert-route hield samengevat in dat de stad Brussel zelf rechtstreeks kon worden overvlogen om het bakken te 'Chièvres' te bereiken, als alternatief voor het overvliegen van de noordwestelijke zone van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (de noordrand).

Deze route gold enkel van vrijdagavond tot maandagochtend.

De Ronde van Brabant hield in dat -ongeacht hun bestemming ten zuiden of zuidoosten- vliegtuigen vanaf baan 25R niettemin eerst de noordrand overvliegen vooraleer ze zwenken in de tegengestelde richting.

21. De huidige toestand inzake overvliegen van de evenvermelde zones resulteert uit opeenvolgende beslissingen van de federale regering, overigens in overleg met de Vlaamse Regering en de Regering van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, ter uitvoering van een 'Luchthavenakkoord'.

Twee van de leidende beginselen van het akkoord bestaan erin dat het aantal personen dat van nachtelijke geluidsoverlast heeft te lijden wordt verminderd en dat voor diegenen die er van te lijden hebben, de last niet mag toenemen.

In de zone met geluidsoverlast wordt deze bestreden met isolatieprogramma's voor de woningen.

P. 17

Er zijn maatregelen getroffen die de oorzaken en de omvang van geluidsoverlast wegnemen -waaronder: verbieden van bepaald type vliegtuigen, plafonneren van aantal vluchten, gerichte landings- en opstijgheffingen-, naast maatregelen die enkel het 'beheer' van de geluidsoverlast betreffen (te overvliegen zones, optimaliseren van de vluchtprocedures (SID's), isolatie van woningen).

22. In februari 2001 werd beslist om de route-Chabert af te schaffen (enkel dagvertrekken) en vanaf april 2001 om het gebruik van de 'Ronde van Brabant' uit te breiden (nachtvertrekken).

Deze uitbreiding hield in dat voor alle nachtvertrekken van zware vliegtuigen deze route verplicht werd tot een later ochtenduur (6u in plaats van 1u).

In november 2001 heeft Belgocontrol een vluchtprocedure voor dagvertrekken in de richting van het baken van Chièvres herijkt met als gevolg dat de vliegtuigen die opstijgen vanaf baan R25 de bocht naar links minder vlug nemen en zodoende de noordrand op ruimere afstand overvliegen.

23. Onder meer op basis van rapportering door een Nederlands studie bureau (AAC, aangezocht door Biac) werd in februari 2002 beslist om de vluchtprocedures te uniformiseren en de gebruikte banen te concentreren (het zgn. 'stable concentrated runway use (SCRU) model'), en zulks in twee fasen, vanaf oktober en nadien december 2002.

Het aantal nachtvluchten wordt op het bestaande peil geblokkeerd.

Met de invoering van het SCRU-model wordt de 'Ronde van Brabant' afgeschaft en stijgen uiteindelijk alle nachtvertrekken op vanaf baan R25 en komen alle vliegtuigen vervolgens terecht in eenzelfde corridor boven de noordrand.

Op 24 januari 2003 beslist de regering evenwel om met ingang van 15 mei 2003 de vliegroutes voor de nachtvertrekken aldus te wijzigen dat deze weer worden gespreid in functie van de bestemming ervan.

24. De appellanten leggen kopies over van 'radartracks' die een weergave zijn van de luchtcorridors die, dag na dag, feitelijk door de vliegtuigen zijn benut.

Op tracks uit juli/augustus 2000 is te zien dat bij dagvertrekken (6 u-23 u) de noordrand intens werd overvlogen maar dat er ook uitgewaaierde trajecten gevolgd werden, zowel benoorden de 'noordrand', als over Brussel en de binnenkant van de Ring, als naar het zuiden toe.

Tracks daterend van juli en december 2002 en één van maart 2003 geven aan dat de noordrand drukker wordt overvlogen, ook door vliegtuigen die afzwenken naar het zuiden, en dat in het bijzonder een zone tussen de geluidsmeeptpunten 13 en 14 (Grimbergen-Wemmel) een 'zwart gebied' vormt.

25. Het concreet resultaat van de verschuivingen die na 2000 zijn ingetreden inzake het overvliegen van de noordrand, het weze in termen van beleidsbeslissingen of als uitvoeringspraktijk, kan als volgt worden geformuleerd.

Wat de dagvertrekken betreft is er in termen van 'algemene normering' geen wijziging ingetreden sedert de afschaffing in januari 2001 van de route-Chabert boven Brussel.

Belgocontrol heeft in november 2001 wel een vluchtprocedure aangepast (CIV 5 vervangen door CIV 6) waardoor vliegtuigen die koers zetten op het baken van Chièvres minder vlug een bocht naar links nemen en aldus ook minder vlug van de richting van de noordrand verwijderd geraken.

Geluidsmetingen die door Aminal werden uitgevoerd te Grimbergen tussen mei en november 2002 wijzen uit dat ook dagvertrekken het geluidsniveau hebben doen toenemen.

Voor de nachtvertrekken brengt de toepassing van het SCRU-model met zich dat vanaf november/december 2002 alle nachtvertrekken vanaf dezelfde baan gebeuren en dat omzeggens enkel de noordrand wordt overvlogen.

Mildering van deze maatregel is aangekondigd met ingang van medio mei 2003, datum vanaf wanneer het exclusief gebruik van baan R25 wordt opgegeven en voor vliegtuigen die opstijgen vanaf deze baan uitwaaiersprocedures worden ingevoerd.

De grond van de zaak.

26. De geïntimeerden voeren betwisting over de urgentie en het voorlopig karakter van de gevorderde maatregel.

Inzake de urgentie wordt aangevoerd dat er sedert oktober 2002, datum waarop de vertrekroutes worden gewijzigd, niets is veranderd in de situatie van de dagvluchten, en met name niet sedert de invoering van de 'Ronde van Brabant' in het voorjaar van 2001.

Belgocontrol werpt ook tegen dat sedert de bestreden beslissing, de toestand substantieel is gewijzigd ingevolge de beslissing van 23 januari 2003, waardoor de nachtelijke vertrekroutes worden gespreid op basis van het criterium van de bestemming van de vluchten en het gebruik van de Boeing 727 hushkit wordt verboden.

27. Evenwel dient te worden overwogen dat in het geheel van de berichtgeving die door de betrokken instanties over de vertrekroutes werd verspreid de appellanten mochten aannemen dat met ingang van einde oktober 2002 de vertrekroutes werden ingesteld op de maat van het door hen bestreden regime.

Er kan dan ook niet worden gesteld dat opgekomen wordt tegen een reeds geruime tijd bestaande toestand, waardoor de appellanten de spoedvereiste zelf zouden hebben ontzenuwd.

Overigens mag worden aangenomen dat het storend effect op de huiselijke leefwereld eerst op een bepaald schadelijk niveau merkbaar wordt na een enigszins volgehouden blootstelling aan de aangeklaagde geluidshinder.

28. Het feit dat voor de dagvertrekken er sedert het voorjaar 2001 formeel niets aan wijzigingen werd beslist, staat er niet aan in de weg dat door

de wijziging in de vertrekbanen en -routes wat de nachtvluchten betreft, voor de nachtrust van appellanten het gecumuleerde hindereffect ontstaat dat door hen als inbreukmakend op subjectieve rechten wordt bestreden.

Zij wijzen er overigens in dit verband op dat voorheen gespreide dagvertrekken op slukse manier werden geconcentreerd boven hun woongebied, via een 'bijstelling' van de vluchtprocedures door Belgocontrol.

Deze bewering lijkt steun te vinden in het rapport inzake geluidsmetingen verricht door Aminal.

29. Verder wordt in verband met de weerslag van de beslissing van 23 januari 2003 door de geïntimeerden niet aangegeven welke kwantitatieve vermindering van geluidsoverlast hieraan beantwoordt, ten aanzien van het door appellanten als schadelijk voorgestelde niveau en het voor de 'concentratie' vigerende niveau.

Evenmin valt uit de inhoud van de beslissing concreet af te leiden dat het aantal buitensporige decibels dat de appellanten per etmaal over zich krijgen erdoor substantieel wordt verminderd.

In het bijzonder laat de gedeeltelijke 'deconcentratie' in functie van de bestemming van de vertrekkende vliegtuigen alsnog in het ongewisse hoe met de keuze van concrete vluchtroutes het vooropgestelde doel effectief zal worden gehaald.

30. Aan het vereiste van de urgentie die voorhanden dient te zijn om in kort geding te kunnen beslissen is voldaan wanneer het gevorderde vereist is

om schade van enige omvang of ernstige ongemakken te voorkomen of te doen ophouden.

In het voorliggende geschil lijkt niet voor ernstige betwisting vatbaar dat de ongemakken waarover de appellanten zich beklagen, en die de kwaliteit van hun huiselijke leefwereld en hun gezondheid betreffen, ernstig te noemen zijn.

Gesteld dat moet worden aangenomen dat de appellanten in de door hen gevraagde zin moeten worden beschermd, is de urgentie ook tijdens de rechtspleging voor het hof nog aanwezig.

31. Aangaande het voorlopige karakter van de gevorderde maatregel kan worden volstaan met de volgende overwegingen.

Met het gevorderde wordt enkel beoogd een toestand tot stand te brengen die neerkomt op hetgeen vigeerde vooraleer de betwiste concentratie van dag- en nachtvertrekken werd doorgevoerd.

Hiermee wordt enkel geraakt aan het gebruik van banen en gevolgde vluchtroutes, maar geenszins aan het aantal vluchten of de nodige procedures ervoor.

Aan de zaak zelf kan aldus geen enkel nadeel worden toegebracht.

De geïntimeerden voeren in dit verband trouwens ook niet aan dat de inwilliging van de vordering hen voor een onomkeerbare toestand zouden plaatsen.

Het voorlopige karakter van de maatregelen wordt overigens verzekerd door de gelding ervan te beperken tot aan de beslissing van de bodemrechter.

32. Het overzicht van de feiten doet blijken dat alle geïntimeerde partijen in een bepaald stadium van het gebeuren rechtstreeks betrokken zijn bij de problematiek die ter discussie staat.

Belgocontrol stelt onterecht dat ze buiten de zaak moet worden gesteld.

In haar conclusie bevestigt ze overigens zelf dat ze instaat voor de vluchtprocedures -onder meer de concrete vaststelling van de corridor waar moet worden gevlogen- en het staat vast dat binnen een door de federale overheid beslist kader de concreet door Belgocontrol vastgestelde vluchtroutes op zich een weerslag hebben op de klachten van de appellanten.

Ingevolge de bevoegdheid die wettelijk aan Belgocontrol is toegewezen is haar medewerking zelfs onmisbaar.

33. In de voorliggende zaak zijn wat de appellanten betreft enkel de vertrekvluchten litigieus.

Bij de afweging van de beweerde schending van hun subjectieve rechten, inzonderheid ook wat het beginsel van de gelijke behandeling betreft, dient de geluidsoverlast die hoe dan ook verbonden is aan een luchthaven temidden bewoond gebied evenwel in zijn geheel te worden benaderd.

De belangen van de appellanten wegen daarbij in beginsel niet minder zwaar door dan deze van de geïntimeerde Biac of deze van de gemeenschap welke de geïntimeerden samen behoren te behartigen.

Ze beogen immers bescherming van rechten die voor allen even behartenswaardig zijn, aangezien ze op gelijke wijze aan allen zijn verzekerd.

34. Het niveau vanaf hetwelk geluidssterkte als schadelijk kan worden aangemerkt kan variabel genoemd worden al naargelang de omstandigheid waarin ze wordt ondergaan, -fysische omgeving, sterkte, duur, frequentie, pieken- en voor het gebied van de noordrand liggen op dat vlak geen omvattende en sluitende onderzoeksresultaten voor.

Uit de door appellanten overgelegde stukken blijkt evenwel dat de geluidsoverlast die door overvliegende vliegtuigen wordt veroorzaakt een substantieel verhoogd gezondheidsrisico oplevert, zowel fysisch als psychisch.

De medische literatuur is daaromtrent eenduidig en de WHO rapporteerde omstandig over de risico's ervan.

35. De afwezigheid en minstens de beperking van blootstelling aan overmatige geluidshinder lijkt dan ook een 'gezondheidsrecht' zoals bedoeld in artikel 23, derde lid, 2° Gecoördineerde Grondwet, als een onderdeel van het recht op een menswaardig bestaan.

De omstandigheid dat nadere normatieve invulling van dit grondrecht vooralsnog achterwege bleef, staat er niet aan in de weg dat de niet discriminerende principiële eerbiediging ervan wordt getoetst.

De vrijwaring tegen die overmatige blootstelling lijkt trouwens ook besloten in het door artikel 8.1 van het EVRM erkende fundamentele recht op eerbiediging van het privéleven, van het gezinsleven en van de woning.

36. De overgelegde stukken laten op het eerste gezicht geen twijfel dat de huidige organisatie van de dag- en nachtvertrekken boven het gebied dat

door appellanten wordt bewoond hen aan buitenmatige geluidsoverlast blootstelt.

Talrijke persberichten betreffende de lokale toestand hebben het over talloze klachten (slapeloosheid, oververmoeidheid, depressie, fysiologische effecten -hartritme, bloeddruk, gehoorschade- relationele stoornissen) en de huisartsenvereniging te Vilvoorde drukte hieromtrent haar vrees uit voor de lokale bevolking.

De verspreide intersubjectieve ervaring van geluidsoverlast als buitenmatig, maakt deze tot een objectief gegeven.

Als extreem voorbeeld van die overlast kunnen de gegevens gelden die blijken uit de 'akte van vaststelling' van gerechtsdeurwaarder Sacré, daterend van 1 april 2003. Een door hem verzegelde geluidsmeter registreerde te Grimbergen van 30 maart tot 1 april 2003 op een tijdsinterval van ongeveer 42 uren 107 vliegtuigbewegingen die de 60 dB overschreden, met piekgeluiden tot boven de 100 dB.

Er moet dus op het eerste gezicht worden aangenomen dat de appellanten ingevolge het 'luchthavenbeleid' wel degelijk worden blootgesteld aan schadelijke geluidsoverlast veroorzaakt door opstijgende vliegtuigen.

37. Dit gegeven vindt overigens bevestiging in het feit dat als onderdeel van de beleidsmaatregelen werd beslist om binnen te bepalen geluidscontouren woningen te isoleren ten einde een nader vast te stellen geluidsnorm (vb. 45 dB in een slaapkamer) niet te laten overschrijden.

Het feit dat op de kaarten met de gesimuleerde 'nachtelijke geluidscontouren Laeq' van Biac de appellanten, op enkele na, allen zelfs

buiten de laagste stoomkring (55 dB) gelocaliseerd worden, en het merendeel van hen ook buiten het geplande 'geluidsisolatieproject', doet aan de vermelde vaststelling geen afbreuk.

De in een laboratorium gesimuleerde geluidscontouren blijken geen bevestiging te krijgen in de realiteit.

38. In verband met de beschreven geluidsfenomenen duiden de appellanten de Belgische Staat inzonderheid euvel foutief te hebben beslist tot concentratie van de nachtvertrekken, en de drie geïntimeerden samen om ook voor de dagvertrekken 'concentratie' toe te passen, weze het zonder formele beslissing terzake.

Als uitgangspunt kan worden aangenomen dat de federale regering autonoom -weze het beperkt door de bevoegdheden van de deelstaten- de keuzes bepaalt bij het beleid inzake beheer en bestrijding van de geluidsoverlast verbonden aan de luchthaven Brussel-Nationaal.

Haar discretionaire beslissingsbevoegdheid in dit verband ontslaat er haar evenwel niet van bij haar keuzes en de realisatie hiervan de grenzen te eerbiedigen gesteld door het respect voor de grondrechten van alle burgers.

39. In het voorliggende geval werd er bij de beleidskeuze voor geopteerd om van de onvermijdelijke geluidsoverlast zoveel als mogelijk te laten ondergaan door het geringste aantal bewoners in een bepaald gebied dat voor geconcentreerde overvlieging wordt gekozen.

Het geringste aantal -dat overigens nog duizenden bewoners betreft- wordt vervolgens tegemoet gekomen met beschermende geluidsisolerende maatregelen, die evenwel niet prompt worden uitgevoerd, en niet eens in een temporeel begroot schema zijn vastgelegd.

Over het geringste aantal wordt verder gesteld dat de hen berokkende overlast niet mag toenemen, vergeleken met de toestand voor geconcentreerde overvlieging.

40. De feiten doen blijken dat de infrastructuur die door Biac wordt beheerd dusdanig is dat verschillende start- en landingsbanen beschikbaar zijn, die weliswaar niet alle door om het even welk vliegtuig in om het even welke weertoestand op gelijke wijze bruikbaar zijn, maar waarvan globaal, in het geheel van het af te handelen luchtverkeer, niet kan worden gesteld dat de éne minder bruikbaar is dan de andere.

Aan het overwegend gebruik van één baan zitten meteen gevolgen vast wat de overvlieging betreft van de bij de luchthaven aansluitende bewoonde omstreken, al kunnen deze in zekere mate worden beheerst door de optimalisering van het tracé van de specifieke vluchtroutes (SID's) die tijdens het opstijgen moeten worden gevolgd.

Er lijkt geen objectieve grond te bestaan om te stellen dat in concreto één van de beschikbare banen moet worden verkozen en door de geïntimeerden wordt niet aangevoerd dat binnen het bestek van een behoorlijk beheer van het luchtverkeer, moet worden aangenomen dat om aeronautisch-technische redenen opstijgende vliegtuigen -het weze overdag of bij nacht- verkieslijk moeten worden geleid boven de zone die door de appellanten wordt bewoond.

De voordien bestaande toestand maakt het tegendeel aannemelijk.

41. De geïntimeerden voeren evenmin aan dat in de aan de besluitvorming en de tenuitvoerlegging ervan voorbereidende fase is gebleken dat naar rede kon worden aangenomen dat aan de concentratie van opstijgende vliegtuigen, voor de overvlogen bewoners geen relevante verhoging van het gezondheidsrisico verbonden was.

Ze voeren zelfs niet aan dat naar zulke gevolgen voor de gezondheid voorafgaand onderzoek werd gevoerd.

Er kan gelet op de stand van de wetenschap terzake nochtans niet worden aangenomen dat het bestaan van het risico niet bekend was of niet behoorde te zijn.

Aldus lijkt er in dit opzicht reden te bestaan om aan te nemen dat de besluitvorming én tenuitvoerlegging de nodige zorgvuldigheid mist.

42. Deze vaststelling wordt niet ontzenuwd door het onderdeel van de maatregelen die de voorgenomen isolatie van woningen betreft.

Afgezien van het feit dat het isoleren een 'project' betreft zonder concreet tijdschema voor de 'begunstigden', kan naar rede ook niet worden aangenomen dat het een billijke 'compenserende' strekking heeft ten aanzien van het behoud -toename hiervan was principieel uitgesloten- van het overlastniveau.

De dossierstukken overtuigen immers dat het isoleren zelf, op een wijze die de geluidsoverlast moet neutraliseren, de levenskwaliteit van de

woning zelf op relevante wijze aantast enerzijds, en het laat de hinder buitenshuis vanzelfsprekend ongemoeid.

De geïntimeerden voeren ook niet aan dat de medische tegenindicaties voor het isolatieproject vooraf behoorlijk werden onderzocht en in de beraadslaging werden overwogen.

Met name lijkt ieder refereren aan bindend te halen WHO-normen in dat verband te ontbreken.

Ook in dit opzicht lijkt de geïntimeerden een gemis aan zorgvuldigheid te kunnen worden aangewreven.

43. Ten aanzien van de gevolgen van de vastgestelde ogenschijnlijke tekortkomingen op de subjectieve rechten van de appellanten, kan op het eerste gezicht het volgende worden aangenomen.

De medische klachten van tal van appellanten blijken uit overgelegde stukken.

Ze blijken rechtstreeks verband te houden met de ondergane geluidsoverlast.

De imperatieven die het recht op gezondheid van de appellanten betreffen werden door de geïntimeerden niet overwogen bij het uitstippelen van het beleid inzake de besproken geluidsoverlast en het implementeren ervan.

Er zijn dan ook goede redenen om aan te nemen dat het in artikel 23, derde lid, 2° Gecoördineerde Grondwet aan de appellanten gewaarborgde recht op gezondheid ogenschijnlijk wordt geschonden, zonder

verantwoording dat dit gebeurt in een mate die redelijkerwijs niet kan worden vermeden.

44. Op dezelfde gronden moet worden aangenomen dat het recht van de appellanten op eerbied voor het privéleven, het gezinsleven en het huis, gewaarborgd door artikel 8.1 van het EVRM ogenschijnlijk door de geïncrimineerde beslissingen en praktijk wordt miskend.

Immers, uit de overgelegde stukken moet worden afgeleid dat naar omstandigheden de woningen van tal van appellanten ingevolge overvlieging dermate van geluidshinder hebben te lijden dat de verschillende vertrekken ervan niet meer normaal kunnen worden bewoond volgens hun bestemming.

Zowel het gebruik van de leefruimten ervan overdag (leefkamer, terras) als van de slaapvertrekken blijkt zeer ernstig te worden verstoord door geluidshinder, derwijze dat in extreme gevallen de woning wordt -of zou moeten worden- verlaten om van geluidsoverlast bevrijd te raken.

Ook de gezinsrelaties, in het bijzonder bij de gezinnen met opgroeiende kinderen, worden erdoor belast.

45. Door de geïntimeerden wordt in het geheel niet aannemelijk gemaakt dat de beperkingen welke de appellanten worden opgelegd in het genot van het bedoelde fundamenteel recht naar rede toegestaan geacht moeten worden op één of meer van de gronden die limitatief worden opgesomd in artikel 8.2 EVRM.

Het besluit in dit verband luidt dan ook dat de geïntimeerden niet aantonen al het mogelijke te hebben ondernomen om de inperking van het

grondrecht van de appellanten zo beperkt mogelijk te houden.

46. Vanuit het oogpunt van de niet discriminatoire behandeling ten aanzien van alle burgers die aan de geïncrimineerde geluidsoverlast kunnen blootgesteld geraken, luidt de conclusie inzake ogenschijnlijke schending van het subjectief recht niet anders.

Immers, de beleidskeuze om zo weinig mogelijk omwonenden aan enige vorm van geluidsoverlast bloot te stellen en hiertoe zoveel mogelijk van de onvermijdelijke geluidshinder over zo weinig mogelijk hoofden te laten komen, schendt het gelijkheidsbeginsel indien hiertoe geen redelijke verantwoording kan worden verstrekt.

47. In het licht van bescherming van de subjectieve grondrechten op gezondheid, van het gezinsleven en de woning, die in hoofde van allen even beschermenswaardig zijn, lijkt de relevante vraag niet te kunnen zijn of velen of weinigen de geluidshinder dienen te dragen.

Niet discriminerende behandeling op dit vlak impliceert dat, rekening houdend met redelijke beleidsmatige bekommernissen, de als schadelijk te bestempelen intensiteit van de hinder wordt gespreid over allen die streken bewonen waar in het luchtruim er boven veilige luchtvaartroutes kunnen worden gevolgd, op een wijze waarbij de subjectieve grondrechten zo min mogelijk worden bekort.

De graad van concentratie van bevolking in een bepaald gebied lijkt dus geen referentiepunt te kunnen vormen, wel de graad van blootstelling die wordt opgelegd.

De appellanten wijzen in dit verband dan ook met reden op het alternatief van de 'spreiding', dat op het eerste gezicht geen van de ingeroepen schendingen lijkt te kunnen inhouden.

48. Het algemeen besluit luidt zodoende dat de aangevoerde schending van de besproken subjectieve rechten op het eerste gezicht gegrond voorkomt.

Blijft de vraag of het gevorderde, dan wel het mindere, kan worden toegekend.

49. De appellanten formuleren hun vordering deels algemeen, aangezien ze een beperking van de concentratie vragen tot op een niveau van dag- en nachtvertrekken waar kennelijk nog geen concentratie werd toegepast: slechts 10% van die vertrekken zou kunnen gehandhaafd blijven.

Concreet houdt de nodige beperking volgens hen in dat maximaal 20 vertrekken overdag en 3 per nacht hun woonzone overvliegen. Aan te nemen valt dat ze hierbij 'dag' en 'nacht' de betekenis geven van de thans vigerende uurschema's, waarbij de nacht duurt van 23 u tot 6 u.

50. Uit de overgelegde stukken kan niet worden afgeleid dat de aldus geformuleerde matiging kan overeenstemmen met de blootstelling aan geluidsoverlast die voorheen voor hen gold.

Integendeel lijkt zulke matiging beduidend groter te zijn dan het voordien bestaande regime. Op de woonplaatsen van sommige appellanten werden in oktober 2002 immers tot 375 dagvertrekken en 25 nachtvertrekken geregistreerd.

Er wordt niet gestaafd dat sedert de concentratie het aantal vluchten werd vertienvoudigd.

De formule van de appellanten komt overigens niet geheel adequaat tegemoet aan het gegeven dat het aantal vertrekken geen evidente evenredige verhouding biedt met de mate van de geluidsoverlast.

51. De conclusie van de appellanten doet inhoudelijk beschouwd blijken, en het dispositief bevestigt zulks, dat ze in wezen vorderen om gelijk te worden behandeld.

Met hun concrete invulling van cijfers waardoor nog slechts 10% van de dag- en nachtvertrekken hun woonzone zou overvliegen passen ze toe hetgeen naar hun inzien de principiële 'spreiding' inhoudt.

De aangenomen schending van de subjectieve rechten betreft evenwel niet in eerste orde het aantal vluchten, dan wel de mate van blootstelling aan geluidsoverlast.

Het aantal vluchten is daarbij in zoverre relevant dat de kans op een aantal excessief hinderlijke 'lawaai-gebeurtenissen' er in evenredige verhouding toe staat.

Rekening houdend met dit gegeven dient adequaat voorlopig herstel dan ook te worden vertaald naar een algemeen principe van bescherming tegen discriminerende blootstelling aan geluidsoverlast gekoppeld aan een vermindering van de kansen op voorvallen van buitenmatige geluidsoverlast.

52. Uit de overgelegde stukken, en inzonderheid ook het Aminal-rapport opgesteld in december 2002, kan worden afgeleid dat de individuele

blootstelling aan geluidsoverlast op relevante wijze kan worden uitgedrukt in twee parameters.

Geluidsoverlast kan worden getoetst enerzijds in termen van blootstelling in energetische benadering (SEL dB) en anderzijds in termen van maximale geluidsdruk niveaus (Laeq max - geluidspieken) en gemiddelde geluidsdruk niveaus per tijdperiode (Laeq nacht of dag).

Zodoende bepaalt het hof voorlopig als niet te overschrijden beschermingsnorm dat geen der appellanten zowel overdag als 's nachts mag worden blootgesteld aan geluidshinder, uitgedrukt zowel in termen van SEL dB(A) als van Laeq per relevante periode, die overschrijdt hetgeen als gemiddelde niveau kan worden bereikt bij aanwending van alle beschikbare banen en met het optimaal benutten van alle vluchtroutes boven welke zones van het Belgische grondgebied dan ook.

Optimaal benutten houdt met name ook in dat maximaal gespreide uitwaaiingstrajecten worden geboden en dat het vliegtuig op zo kort mogelijke afstand de grootste hoogte kan nemen.

De overlastpieken mogen de normen van de WHO niet overschrijden.

De intensiteit van het luchtverkeer of zelfs toename ervan blijft onaangetast.

53. Belgocontrol deelt in conclusies mee dat bij wijziging van de vluchtroutes de procedure moet worden nageleefd die is vastgelegd in de Airac en dat het veiligheidsvoorschrift vereist dat de effectieve wijziging slechts na een interval van 28 dagen intreedt.

36^{te}

BLAD

Nr 8366

2003/KR/44

- 8ste Kamer

p. 35

Dit gegeven noopt derhalve tot het inlassen van een voldoende lange wachtperiode.

Overigens kan worden aangenomen dat Belgocontrol over de nodige tijd dient te beschikken om alle bruikbare vluchtroutes tegenover elkaar af te wegen.

De radartracks maken immers duidelijk dat de concrete vluchtprocedures zeer grote impact hebben op de reële spreiding van de geluidsoverlast.

54. Wat de gevorderde dwangsom betreft, overweegt het hof dat er voorsnog geen aanleiding bestaat om aan te nemen dat de naleving van de veroordeling enkel door een dwangsom kan worden verzekerd.

De inwilliging van de vordering zoals hierna bepaald vereist dat aan alle geïntimeerden een voldoende lang tijdsbestek wordt gegund om de nodige wijzigingen door te voeren, zonder dat op dit ogenblik een in die mate strikte vervalddag naar rede kan worden bepaald, dat elke overschrijding ervan prompt een dwangsom verbeurt.

Het hof houdt de verdere behandeling van dit onderdeel van de vordering aan, klaar om ze te hernemen indien blijkt dat de geïntimeerden aan de behoorlijke uitvoering van het arrest tekort komen.

In dit verband zal de vereiste spreiding van de dag- en nachtvertrekken afdoende kunnen blijken uit de radartracks voor en na de wijziging.

55. Het principaal hoger beroep wordt ingewilligd zoals hierna is bepaald.

De incidentele beroepen worden verworpen.

OM DEZE REDENEN :

HET HOF,

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

Rechtsprekend na tegenspraak,

Ontvangt de hoger beroepen,

Verwerpt de incidentele en willigt het principale als volgt in.

Hervormt de bestreden beschikking enkel waar beslist wordt over de gegrondheid van de hoofd- en tussenvorderingen en over de last van de gedingkosten;

Opnieuw beslissend hierover,

Verklaart de vordering gegrond binnen de volgende perken;

Legt de geïntimeerden verbod op 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.

Zegt dat de geluidsoverlastpieken de normen van de WHO niet mogen overschrijden.

Zegt dat het opgelegde verbod ingaat vanaf de ééne- en twintigste dag na de betekening van dit arrest.

Zegt dat de opgelegde veroordeling haar uitwerking verliest indien de appellanten binnen de drie maanden na de datum van dit arrest een bodemrechter niet hebben geadieerd.

Houdt de beslissing aan in zoverre een dwangsom wordt gevorderd en verwijst dit onderdeel van het geschil naar de bijzondere rol van de achtste kamer van het hof.

Veroordeelt de geïntimeerden samen in de gedingkosten in hoger beroep, begroot op 223,10 euro voor ieder van hen en op 379 euro (dagvaardingskosten) voor appellanten samen plus telkens 223,10 euro voor