

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr.100.331 van 25 oktober 2001
in de zaak A. 99.134/VII-23.138.**

In zake : 1. Dirk COGHE,
 2. Jacques DENECKER,
 die woonplaats kiezen bij
 Advocaat J. VERSTRAETEN,
 kantoor houdende te HEIST-OP-DEN-BERG,
 Dorp 72A

tegen :

het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering,
dat woonplaats kiest bij
Advocaat J. BERGE,
kantoor houdende te LEUVEN,
Predikherenstraat 20.

tussenkommende partijen :

1. de n.v. MERLIN AIR TRADE,
gevestigd te MALDEGEM,
Koningin Astridlaan 23,
2. de n.v. MERLIN FUEL,
gevestigd te MALDEGEM,
Koningin Astridlaan 23.

DE RAAD VAN STATE, VIIe K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat Dirk COGHE en Jacques DENECKER op 6 januari 2001 hebben ingediend om de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van het besluit van de Vlaamse minister van leefmilieu en landbouw van 18 oktober 2000 “houdende uitspraak over het beroep aangetekend tegen de beslissing nr. 350013/152/M/1 van 13 april 2000 van de bestendige deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen houdende het verlenen van aktename van de milieuvergunningaanvraag aan DAB INTERNATIONALE LUCHTHAVEN OOSTENDE, Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Oostende, voor het exploiteren van een terrein voor vliegvelden, gelegen te Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Oostende”;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door Auditeur C. ADAMS;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 16 juli 2001 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 20 september 2001;

Gehoord het verslag van Kamervoorzitter M.-R. BRACKE;

Gehoord de opmerkingen van Advocaat J. VERSTRAETEN, die verschijnt voor verzoekers, van Advocaat J. BERGÉ, die verschijnt voor de verwerende partij, en van Advocaat D. DENEUTER die, loco Advocaten D. CRABEELS en D. VANDELACLUZE verschijnt voor de tussenkomenende partijen;

Gehoord het eensluidend advies van Auditeur C. ADAMS;

Gelet op de artikelen 17 en 18 en titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

1. De rechtspleging

Overwegende dat met verzoekschriften van 29 en 31 januari 2001 de n.v. MERLIN FUEL enerzijds en de n.v. MERLIN AIR TRADE anderzijds, in de hoedanigheid van respectievelijk concessiehoudster op de internationale luchthaven van Oostende en bevoorraadster van kerosine voor de vliegtuigen aldaar, vragen om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen; dat hun verzoek kan worden ingewilligd;

2. De feiten

Overwegende dat de gegevens van de zaak als volgt kunnen worden samengevat :

2.1. De DAB INTERNATIONALE LUCHTHAVEN OOSTENDE baat sedert tientallen jaren een vliegveld uit, gelegen op tal van kadastrale percelen aan de Nieuwpoortsesteenweg 889 te Oostende.

De inrichting is gelegen in een gebied voor luchtvaartterreinen volgens het gewestplan Oostende-Middenkust, vastgesteld bij koninklijk besluit van 26 januari 1977.

Oorspronkelijk is het vliegveld niet exploitatie- of milieuvergunningsplichtig onder het ARAB of het milieuvergunningsdecreet.

Ingevolge wijziging van het milieuvergunningsdecreet bij decreet van 12 januari 1999 wordt de inrichting als vliegveld vergunningsplichtig vanaf 1 mei 1999.

1.2. Aldus vraagt de DAB op 29 oktober 1999 met toepassing van artikel 38 van Vlarem I een milieuvergunning aan de bestendige deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen voor de exploitatie van een terrein voor vliegvelden te Oostende aan de Nieuwpoortsesteenweg 889.

Bij de aanvraag dient geen milieu-effectenrapport te worden gevoegd en er dient geen openbaar onderzoek plaats te vinden.

Het college van burgemeester en schepenen van de stad Oostende geeft op 18 januari 2000 een voorwaardelijk gunstig advies, de afdeling milieuvergunningen geeft op 17 februari 2000 een gunstig advies en de AROHM geeft stilzwijgend gunstig advies.

Met een besluit van de bestendige deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen van 13 april 2000 wordt de gevraagde vergunning gegeven voor een termijn van vijf jaar met als bijzondere voorwaarden dat alle door de exploitant in de milieuvergunningsaanvraag opgegeven maatregelen steeds gerespecteerd en toegepast dienen te worden, dat het organiseren van air shows verboden is en dat alle internationaal, nationaal en gewestelijk geldende bindende bepalingen onverkort geldig blijven.

1.3. Tegen voormeld vergunningsbesluit worden twaalf administratieve beroepen ingesteld, onder meer door de huidige verzoekers.

Gedurende de beroepsprocedure worden de volgende adviezen gegeven :

- de Vlaamse Milieumaatschappij op 29 juni 2000 : de aspecten van het beroep behoren niet tot haar bevoegdheid;
- de afdeling stedenbouwkundige vergunningen op 5 juli 2000 : gunstig voor de inrichting;
- de afdeling milieuvergunningen op 14 juli 2000 : gunstig voor de inrichting mits toevoeging van acht bijzondere voorwaarden;

- de gewestelijke milieuvergunningscommissie op 17 juli 2000 : idem als afdeling milieuvergunningen.

1.4. Met het thans bestreden ministerieel besluit van 18 oktober 2000 worden de administratieve beroepen gedeeltelijk gegrond verklaard in die zin dat een reeks bijzondere voorwaarden aan de vergunning worden toegevoegd.

De voornaamste passages van het besluit luiden als volgt :

“(…)

Overwegende dat het hier gaat om een bestaand vliegveld, dus een bestaande inrichting die gedurende jaren werd geëxploiteerd zonder dat er een milieuvergunning voor nodig was; dat voor dergelijke bestaande inrichtingen artikel 38 van titel I van het Vlarem een aparte procedure heeft bepaald waarbij er beslist wordt bij wege van akteneming geldend als vergunning voor een termijn van vijf jaar;

Overwegende dat de klassieke geluidsnormen voor ingedeelde inrichtingen, zoals vastgesteld door het hoofdstuk 4.5 van titel II van het VLAREM, volgens artikel 5.57.1.1, § 2 van titel II van het VLAREM niet van toepassing zijn op vliegvelden, tenzij anders bepaald in de milieuvergunning; dat gelet op de specifieke aard van de geluidshinder inherent aan de exploitatie van een vliegveld als bedoeld in onderhavige aanvraag en beroep, deze geluidshinder meer efficiënt kan worden beoordeeld op basis van de benadering vooropgesteld in de specifiek voor vliegvelden ter zake voorziene sectorale normen van hoofdstuk 5.57 van titel II van het VLAREM;

Overwegende dat de beroepen vooral betrekking hebben op de geluidshinder tijdens de nachturen en het daaruit voortvloeiende slaaptekort van de omwonenden;

Overwegende dat aangaande de problemen van slaapverstoring enerzijds een aantal onderzoeken is gedaan; dat met name in 1997 het Federal Interagency Committee on Aviation Noise (FICAN) in de V.S. een overzichtsrapport heeft gepubliceerd, waarin de laatste bevindingen werden verwerkt van onderzoeken te velde (door o.a. FIDELL, PEARSONS, FINEGOLD en OLLERHEAD); dat mede in het licht hiervan enkele relevante begrippen (o.m. ‘SEL’) zijn gedefinieerd in artikel 5.57.1.2 van titel II van het VLAREM; dat FICAN een curve aanbeveelt voor de dosis-effect relatie voor ontwaakreacties : $\text{Percentage ontwaakreacties} = 0,0087 * (\text{SEL} - 30)^{1,79}$; dat de FICAN-curve de bovenlimiet van de gegevens geeft uit de onderzoeken en dus een voorspelling is voor het ‘maximum percentage van de blootgestelde bevolking dat wordt gewekt’; dat bovendien de resultaten alleen betrekking hebben op volwassenen en op situaties in woningen (geen kampeerterreinen e.d.); dat enkele cijferwaarden, die volgen uit de relatie, de volgende zijn : tegenover 51, 56, 61, 65 en 81 SEL (in de slaapkamer) uitgedrukt in dBA staan respectievelijk 2, 3, 4, 5 en 10 max. % ontwakingen;

dat uitgaande van een basisisolatie van 25 dBA (eenvoudige woning zonder speciale isolatie) en van een toelaatbaar maximumpercentage ontwakingen van 5 % dit zou leiden tot een aanvaardbare maximum ‘SEL’-waarde buiten van 90 dBA (per overvlucht);

Overwegende dat anderzijds de World Health Organisation (WHO) een L_{AMAX} -waarde (in de slaapkamer) van 45 dB(A) voorstelt; dat als normale basisisolatie van een woning 25 dB(A) wordt aangenomen; dat het maximale door de WHO aanvaardbaar geachte geluidsniveau buiten per event dus ligt op 70 dB(A) L_{AMAX} ;

Overwegende dat de meest zuidelijk gelegen woonwijken van de Stad Oostende pal onder de opstijgroute in oostelijke richting (runway 08) liggen; dat indien de opstijgroute in westelijke richting gebruikt wordt (runway 26) de dorpskern van Middelkerke bijna in het verlengde van deze opstijgroute ligt; dat de meest nabije woningen in Oostende zich op ongeveer 200 meter bevinden;

Overwegende dat in het MER, opgeleverd in juli 1999 n.a.v. de plannen tot installatie van een ILS op de luchthaven, vermeld wordt dat er zeer regelmatig maximale geluidsniveaus van meer dan 100 dB(A) worden vastgesteld op de meetpunten 'Middle Marker', Brugstraat, Winterkoninkjesstraat en Kalkaertstraat; dat de duur van deze events regelmatig langer is dan 10 seconden; dat de corresponderende LAeq-waarden in vermelde periode regelmatig de 70 dB(A) overschrijden; dat er echter geen metingen in woningen werden uitgevoerd;

Overwegende dat uit het vermelde MER tevens blijkt dat er voor de periode december 1997 - januari 1999 12 erkende schadegevallen tengevolge van vortex (schade aan daken door laagvliegende vliegtuigen) in de woonwijk in het verlengde van de startbaan vastgesteld werden;

Overwegende dat uit het MER, opgemaakt n.a.v. het luchthavendossier Deurne, blijkt dat er in Nederland, Denemarken en Zweden geen nieuwe woonzones gepland zouden worden in gebieden binnen de geluidscontour LDN van 55 dB(A);

Overwegende dat het aangewezen is het aantal potentieel sterk gehinderden, alsook het aantal inwoners binnen enerzijds de LDN-contour van 55 dB(A) en anderzijds de LAeq, dag-contour van 55 dB(A), niet te laten stijgen; dat hiertoe echter meer recente meetgegevens en contourberekeningen noodzakelijk zijn; dat er echter hoe dan ook moet uitgegaan worden van een stand-still t.o.v. het jaar 2000;

Overwegende dat uit het Statistisch Jaarboek 1999 van de Internationale Luchthaven Oostende blijkt, dat er in 1999 1.220 nachtelijke bewegingen (23-6u) werden geregistreerd; dat er hiervan

- 329 bewegingen waren van toestellen tot 6 ton
 - 896 bewegingen van toestellen meer dan 6 ton
- waren;

Overwegende dat het aantal events evengoed gerelateerd is aan de door de omwonenden ervaren hinder en gebrek aan akoestisch comfort; dat deze zienswijze gestaafd wordt door de World Health Organisation; dat de WHO letterlijk als aanbeveling geeft : 'To avoid sleep disturbance, guidelines for community noise levels should be expressed in terms of equivalent sound pressure levels, as well as L_{AMAX}/SEL and the number of noise events';

Overwegende dat het voor het vrijwaren van de nachtrust van de omwonenden bijgevolg aangewezen is een stand-still op te leggen inzake het aantal nachtelijke bewegingen; dat er bijgevolg op jaarbasis niet meer dan 900 bewegingen van toestellen van meer dan zes ton en niet meer dan 330 bewegingen van toestellen tot zes ton mogen plaatsvinden; dat evenwel een uitzondering kan gemaakt worden voor de nachtelijke uren van 23 u tot 6 u voor urgente medische vluchten en landende vliegtuigen in vertraging, waarvan de landing gepland was ten laatste om 22.30 uur; dat over deze nachtelijke vluchten een driemaandelijks rapport door de exploitant dient overgemaakt te worden aan de afdeling Milieu-inspectie; dat bijgevolg urgente medische vluchten en landende vliegtuigen in vertraging, waarvan de landing gepland was ten laatste om 22.30 uur, kunnen worden toegelaten;

Overwegende dat de exploitant meetposten dient te plaatsen teneinde het specifiek geluid van de inrichting op een adequate manier te kunnen beoordelen; dat het minstens moet mogelijk zijn met deze apparatuur vluchtgerelateerde geluidsmaxima vast te stellen, alsook de nodige gegevens ter bepaling van de grootheden LDN, L_{den} en $L_{aeq,dag}$; dat er daarom binnen een termijn van

vijf maand na het afleveren van de vergunning minstens twee vaste meetposten per aanvlieg- en/of opstijgroute moeten operationeel zijn; dat de keuze van het aantal en de plaats van de meetposten dient beoordeeld te worden in samenspraak met en met de goedkeuring van een erkend deskundige in de discipline geluid;

Overwegende dat het voor een opvolging van de noodzakelijke sanering het noodzakelijk is dat de geluidscontouren, zoals bedoeld in artikel 5.57.1.2. van titel II van het VLAREM jaarlijks berekend worden (L_{den} , $L_{Aeq,dag}$, $L_{Aeq,nacht}$);

Overwegende dat er een Europese Richtlijn in de maak is inzake harmonisatie van de beoordelingscriteria voor o.m. vliegtuiglawaai; dat er twee nieuwe beoordelingscriteria door Europa zijn uitgewerkt, zijnde L_{den} en L_{night} (ontwerp EU-richtlijn over omgevingslawaai) :

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

waarin

- L_{day} het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2 : 1987, bepaald over alle dagperiodes van een jaar;
- $L_{evening}$ het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2 : 1987, bepaald over alle avondperiodes van een jaar;
- L_{night} het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2 : 1987, bepaald over alle nachtperiodes van een jaar;
- de standaardwaarden voor dag, avond en nacht zijn 7.00-19.00 uur, 19.00-23.00 uur en 23.00-7.00 uur plaatselijke tijd;

dat het aangewezen is dat vanaf 2002, dus gebaseerd op de gegevens van 2001, de geluidscontouren eveneens (bijkomend) berekend worden in de grootheden L_{den} en L_{night} ;

Overwegende dat de uitvoering van de meetverplichtingen en de opstelling van een actieplan slechts ten vroegste een aanvang kunnen nemen op 1 mei 1999, zijnde de datum van inwerkingtreding van de sectorale voorwaarden van hoofdstuk 5.57 van titel II van het VLAREM; dat volgens de sectorale voorwaarden van artikel 5.57.2.2 van titel II van het VLAREM de geluidscontouren moeten worden berekend vóór 9 september 2001, dat in deze context het wenselijk is het jaar 2000 als referentiejaar te nemen;

Overwegende dat in het licht van de voorgaande overwegingen zich bijzondere vergunningsvoorwaarden opdringen; dat de algemene en sectorale vergunningsvoorwaarden samen met de bijzondere vergunningsvoorwaarden van die aard zijn dat de exploitatie van het vliegveld onder aanvaardbare omstandigheden kan verlopen;

Overwegende dat de aanspraken en bezwaren van de beroepsindieners in voorgaande overwegingen reeds zijn geëvalueerd; dat aangaande de verwijzing naar de Nederlandse geluidsbenadering van vliegvelden met een systeem van 'Kosteneenheden' moet opgemerkt worden dat in de sectorale VLAREM-reglementering is geopteerd voor de meer internationaal gehanteerde benadering zoals die in vorige overwegingen nader is toegelicht; dat logischerwijze deze VLAREM-benadering wordt gevolgd;

Overwegende dat de milieuvergunningsaanvraag om bovenvermelde redenen gunstig kan geadviseerd worden voor een termijn van 5 jaar;

Overwegende dat gesteld kan worden dat de risico's voor de externe veiligheid, de hinder, de effecten op het leefmilieu, op de wateren, op de natuur en op de mens buiten de inrichting veroorzaakt door de gevraagde exploitatie,

mits naleving van de milieuvergunningsvoorwaarden, tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt;

Overwegende dat er bijgevolg aanleiding toe bestaat de beroepen gedeeltelijk gegrond te verklaren en de bestreden beslissing te wijzigen;

BESLUIT

Artikel 1 . De ontvankelijk bevonden beroepen van :

(...)

aangetekend tegen de beslissing nr. 350013/152/M/1 van 13 april 2000 van de bestendige deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen houdende het verlenen van aktenaam van de milieuvergunningsaanvraag voor een vergunningstermijn verstrijkend op 13 april 2005 aan DAB Internationale Luchthaven Oostende, Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Oostende, voor het exploiteren van een terrein voor vliegvelden, gelegen te Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Oostende, kadastrale percelen, afdeling 11°,

sectie A, perceelnrs. 26c, 39d, 65s, 65v, 65c2, 65h2, 65k2, 65l2, 65p2, 65s2, 65v2, 65w2, 65x2, 65y2, 65a3, 65b3, 65d3, 65e3, 65g3, 65h3, 71b, 72b, 73b, 80b, 82a, 86b, 90c, 130e,

sectie B, perceelnrs. 1d2, 1e2, 1f2, 1g2, 1h2, 14f, 14g, 132a, 135b, 208l, 324e, sectie C, perceelnrs. 200d, 200e, 200f, 200h, 200k, 465a,

zodat deze voortaan zou omvatten :

een luchthaven voor nationaal, lokaal en internationaal luchtverkeer voor passagiers, goederentransport en opleiding omvattende :

- één start- en landingsbaan van asfalt en beton van 3.200 meter en een breedte van 45 meter (plus een strook van 2 x 7,5 meter);
- een gras piste van 627 meter lengte voor lichte vliegtuigen (general aviation : toestellen < 5,7 ton);
- vluchten : vrachtluchten, chartervluchten, intercontinentale vluchten, commerciële vluchten, trainingsvluchten (lokale) touringsvluchten, andere; worden gedeeltelijk gegrond verklaard.

Art. 2. De bestreden beslissing nr. 350013/152/M/1 van 13 april 2000 van de bestendige deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen houdende het verlenen van aktenaam van de milieuvergunningsaanvraag voor een vergunningstermijn verstrijkend op 13 april 2005 aan DAB Internationale Luchthaven Oostende, Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Oostende, voor het exploiteren van een terrein voor vliegvelden, gelegen te Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Oostende,

wordt gewijzigd als volgt :

1° in artikel 3 worden de bijzondere voorwaarden geschrapt en vervangen door wat volgt :

Bijzondere voorwaarden :

- alle door de exploitant in de milieuvergunningsaanvraag opgegeven maatregelen dienen steeds gerespecteerd en toegepast. Het organiseren van air-shows is verboden
- het aantal nachtelijke bewegingen op jaarbasis (opstijging of landing tussen 23 en 6 u) wordt beperkt tot 900 bewegingen van toestellen van meer dan zes ton en 330 bewegingen van toestellen tot zes ton;
- Van zodra één van deze maxima bereikt is wordt de nacht voor de resterende dagen van dat jaar gesloten voor alle vliegverkeer van betreffende categorie met uitzondering van noodgevallen en landende vliegtuigen in vertraging, waarvan de landing gepland was ten laatste om 22.30 uur. De exploitant bezorgt een overzicht van deze noodgevallen aan de vergunningverlenende overheid en de Afdeling milieu-inspectie.
- Uiterlijk binnen het jaar na ondertekening van onderhavig besluit dient de exploitant het bepaalde onder artikel 5.57.2.2 van titel II van het Vlarem uit te voeren (berekening geluidscontouren, geluidszones en aantal potentieel sterk gehinderden).

- binnen dezelfde periode dient de exploitant tevens een algemeen actieplan op te stellen. Het referentiejaar voor bedoeld actieplan is het jaar 2000. Onverminderd de andere opgelegde bijzondere voorwaarden, heeft dit actieplan als minimale doelstelling :

! Cumulatief mag én het aantal potentieel ernstig gehinderden binnen de diverse LDN-contourzones, én het aantal inwoners binnen de LDN-geluidscontour van 55 dB(A) niet stijgen t.o.v. het referentiejaar 2000.

! Daarenboven geldt voor de nachtperiode : een maximale reductie van het aantal inwoners binnen de $L_{\text{Aeq,nacht}}$ -contour van 55 dB(A)

In dit actieplan moet ook de nodige aandacht besteed worden aan aspecten zoals transportveiligheid, vortex damage, luchtkwaliteit, bereikbaarheid, energieverbruik en landschapsinrichting. Bij de berekening van de geluidscontouren en bij het opstellen van het actieplan moet de exploitant de gemeentebesturen van Oostende en Middelkerke betrekken, alsook de Afdelingen milieuvergunningen en algemeen milieu- en natuurbeleid.

- Tevens moet de exploitant de uitvoering van dit actieplan aantonen door jaarlijks een voortgangsrapport op te maken waarin alle reeds genomen en geplande maatregelen beschreven staan. Dit rapport kan gekoppeld worden aan het verplicht jaarlijks voor te leggen milieujaarverslag. De vergunningverlenende overheid kan desgevallend bijkomende voorwaarden opleggen.
- de geluidscontouren, bedoeld in artikel 5.57.1.2, van titel II van het VLAREM moeten jaarlijks worden berekend telkens voor het voorbije jaar (L_{DN} , L_{Aeq} , dag en L_{Aeq} , nacht).
- Vanaf 2002, dus gebaseerd op de gegevens van 2001, dienen de geluidscontouren eveneens bijkomend berekend in de grootheden L_{den} en L_{night} , met als tijdsperioden :
dag : 07u-19u, avond : 19u-23u, nacht : 23u-07u, en waarbij

$$L_{\text{den}} = 10 \lg \frac{1}{24} (12 \cdot 10^{\frac{L_{\text{day}}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{\text{evening}} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{\text{night}} + 10}{10}})$$

waarin

- L_{day} het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2 : 1987, bepaald over alle dagperiodes van een jaar;
- L_{evening} het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn, is, als gedefinieerd in ISO 1996-2 : 1987, bepaald over alle avondperiodes van een jaar;
- L_{night} het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2 : 1987, bepaald over alle nachtperiodes van een jaar;
- de voormelde afgebakende geluidscontouren, het voormelde actieplan, het voortgangsrapport en de luchtstudie worden door de exploitant bezorgd aan de vergunningverlenende overheid, de Afdelingen milieuvergunningen, milieu-inspectie en algemeen natuurbeleid, de Bestendige Deputatie en de gemeentebesturen van Oostende en Middelkerke.
- De exploitant installeert tegen 1 januari 2001 een overlegcommissie die aan volgende minimale criteria dient te beantwoorden :

Inzake samenstelling

- Max. 2 vertegenwoordigers van de Stad Oostende
- Max. 2 vertegenwoordigers van de Gemeente Middelkerke
- Max. 2 vertegenwoordigers van de Bestendige Deputatie
- Max. 4 vertegenwoordigers van de omwonenden, hiertoe uitdrukkelijk gemandateerd door Milieu- en Natuurraden van de respectieve gemeentes
- Max. 4 vertegenwoordigers van de exploitant

- Desgevallend kunnen erkende geluidsdeskundigen of betrokken afdelingen van AMINAL op vergaderingen van deze commissie uitgenodigd worden.

Inzake vergaderfrequentie

De exploitant van de inrichting is ertoe gehouden de leden van de commissie minstens één maal per kwartaal op te roepen voor overleg. Bijkomende vergaderingen kunnen doorgaan op vraag van minimaal 1/3 van de hoofdelijke vertegenwoordigers. Van elke vergadering ontvangen de leden een goedgekeurd verslag.

Inzake inzage recht

minstens volgende documenten dienen deze commissie ter beschikking gesteld :

1. de (vluchtgerelateerde) meetgegevens van het geluidsmetnet
2. het klachtenregister
3. een overzicht van de regulier uitgevoerde nachtvluchten
4. een overzicht van de uitzonderlijke nachtvluchten welke zijn uitgevoerd na het bereiken van het in de milieuvergunning vastgestelde jaarmaximum
5. het actieplan, voortgangsrapport en luchtstudie

Inzake doelstelling

Deze overlegcommissie heeft als minimale doelstelling de klachten van omwonenden te inventariseren, mogelijkheden ter oplossing voor te stellen, en de omwonenden en de overheden in te lichten over de reeds gevoerde en de te voeren milieupolitiek.

Er dient een register van alle klachten bijgehouden te worden.

Deze commissie kan of mag geenszins een vervangende toezichtstaak uitoefenen.

- Binnen de vijf maand na ondertekening van dit besluit dient de exploitant, in samenspraak met en met goedkeuring van een erkend deskundige in de discipline geluid, vaste meetposten te voorzien (minstens twee meetposten per aanvlieg- en/of opstijgroute). Deze meetposten moeten minimaal in staat zijn om op continue basis metingen te verrichten en gegevens te verschaffen ter bepaling van
 - de vluchtgerelateerde geluidsmaxima, uitgedrukt in $L_{A,MAX}$ en SEL
 - de grootheden L_{den} , L_{Aeq} en LDN
- de exploitant dient een luchtstudie te laten uitvoeren door een erkend deskundige 'lucht'. De deskundige dient na te gaan welke componenten significante geurhinder en luchtverontreiniging veroorzaken. Dat impliceert dat ook de piekmissies worden gemeten en dat de effecten ervan worden onderzocht op de omgeving. Verder dient de deskundige mogelijk milderende maatregelen voor te stellen teneinde de hinder zoveel mogelijk te beperken. Bij dit alles dient de erkend deskundige ook steeds overleg te plegen met de door de Stad Oostende aangestelde geurdeskundige.

Art. 3. De overige bepalingen van het beroepen besluit worden bevestigd. (...);

3. De middelen

3.1. Overwegende dat krachtens artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State slechts tot schorsing van de tenuitvoerlegging kan worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten akte of verordening kunnen

verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden akte of verordening een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen;

3.1.1. Overwegende, wat de eerste voorwaarde betreft, dat verzoekers als eerste middel de schending aanvoeren van artikel 17 van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning (milieuvergunningsdecreet), van artikel 52, 3°, b), van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (Vlarem I) en van het “motiveringsbeginsel” als “beginsel van behoorlijk bestuur”; dat de uiteenzetting van het middel neerkomt op wat volgt :

- Het bestreden besluit omvat geen of geen afdoende antwoord op de bezwaren van verzoekers in de beroepsprocedure en verder motiveringen die intern tegenstrijdig zijn.

Artikel 17 van het milieuvergunningsdecreet stelt dat de beslissing over de vergunningsaanvraag met redenen omkleed is, artikel 52, 3°, b), van Vlarem I bepaalt dat de uitspraak een gemotiveerde beslissing over de aanspraken en bezwaren van de beroepsindieners bevat. Het motiveringsbeginsel vereist dat de beslissing klaar en duidelijk is, zodat de bezwaarindiener een concreet en afdoend antwoord vindt op de door hem opgeworpen middelen

A. Er is een gebrek aan motivering ten aanzien van de middelen van verzoekers. (de nummering is deze in het verzoekschrift opgegeven)

A.1. Beide verzoekers vragen concrete maatregelen en controleerbare normen, doch deze worden in het bestreden besluit niet opgenomen en er wordt niet verantwoord waarom de door verzoekers gesuggereerde normen niet worden opgelegd, zoals deze bijvoorbeeld gelden in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

A.2. Eerste verzoeker heeft gevraagd controleerbare, duidelijke en maximale piekwaarden in dB(A) aan te geven : in het bestreden besluit worden zij niet aangegeven en er wordt niet gesteld waarom niet.

A.3. Tweede verzoeker vraagt in ieder geval piekwaarden per vliegbeweging te voorzien naast het geluidsquotum voor het geheel aan bewegingen. In het bestreden besluit wordt ook hierop niet geantwoord.

A.4. Beide verzoekers hebben in concreto verwezen naar de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie, waar sprake is van 50 dB(A) overdag en 30 dB(A) 's nachts.

Het bestreden besluit verwijst naar de problemen van slaapverstoring, naar de FICAN-studie en naar de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Daaruit worden echter geen conclusies getrokken.

Aldus wordt de argumentatie van verzoekers niet afdoende en concreet beantwoord. Daarenboven is de motivering tegenstrijdig.

A.5. Op pagina 7 verwijst het bestreden besluit naar een maximum SEL-waarde buiten van 90 dB(A) per overvlucht op basis van de FICAN-studie en in de volgende paragraaf naar een door de Wereldgezondheidsorganisatie aanvaardbaar geacht niveau van 70 dB(A). Vervolgens wordt verwezen naar het MER uit juli 1999 voor plannen voor de installatie van een ILS op de luchthaven, waarin wordt vermeld dat zeer regelmatig geluidsniveaus van 100 dB(A) voorkomen. Tenslotte wordt gesteld dat deze events regelmatig langer dan 10 seconden duren, dat de corresponderende LAeq-waarden geregeld de 70 dB(A) overschrijden, doch dat geen metingen in woningen werden uitgevoerd.

Het bestreden besluit lijkt het standpunt van de Wereldgezondheidsorganisatie en van FICAN te onderschrijven, maar stelt vast dat zeer regelmatig de 100 dB(A) wordt overschreden. Dat geen metingen binnen woningen zijn uitgevoerd, is irrelevant nu het besluit zelf spreekt van SEL-waarden buiten per overvlucht.

Daaruit worden niet de gepaste conclusies getrokken. Er wordt besloten tot een stand-still zonder controleerbare normen waarbij de door het besluit zelf vooropgestelde geluidsniveaus van 90 of 70 dB(A) niet worden gehaald.

Het bestreden besluit is onduidelijk, intern tegenstrijdig en het is niet mogelijk voor verzoekers de eigenlijke motivering te kennen of deze te toetsen aan de door hen aangebrachte middelen in beroep.

A.6. Op pagina 8 van het bestreden besluit wordt overwogen dat het voor de nachtrust van de omwonenden bijgevolg aangewezen is een stand-still op te leggen van het aantal nachtelijke bewegingen.

Dit is onbegrijpelijk, nu de nachtrust enkel kan worden gevrijwaard door een verbod op nachtvluchten, zoals door verzoekers was gevraagd en zoals door tweede verzoeker uitgebreid was gemotiveerd onder punt III.5 van zijn beroepsschrift.

Naast de interne tegenstrijdigheid in de motivering, is die argumentatie niet beantwoord op meerdere punten :

- het door “beroepende partij” uitdrukkelijk vermelde advies van de afdeling milieuvergunningen wordt niet tegengesproken noch beantwoord;
- er wordt nergens gesteld waarom er geen piekwaarden worden aangegeven;
- er wordt niet geantwoord op de verwijzing naar het feit dat nachtvluchten niet noodzakelijk zijn, zoals blijkt bij de luchthaven van Orly in Parijs;
- er wordt niet geantwoord op de verwijzing naar het Vlaamse regeerakkoord.

A.7. Op de argumentatie van eerste verzoeker dat er een afbouw van de nachtvluchten moet komen tot een volledig vliegverbod tussen 22.00 u en 07.00 u tegen het einde van de vergunning op 13 april 2005, wordt niet geantwoord.

A.8. Op de argumentatie dat er een verbod moet komen op de zeer luidruchtige (zgn. stage-I en stage-II ouder dan 28 jaar) en de luidruchtige vliegtuigen (zgn. stage-II jonger dan 28 jaar of met hushkits) wordt niet geantwoord.

A.9. Op volgende argumentatie van de eerste verzoeker wordt niet geantwoord :

- dat aan de zeer frequente oefenvluchten, ook op zaterdagen en zondagen, een einde moet komen, zowel omwille van het geluid als de veiligheid;
- dat de luchtvervuiling een probleem stelt;
- dat emissieplafonds worden opgesteld om de luchtverontreiniging te limiteren.

A.10. Er wordt niet geantwoord op de argumentatie van tweede verzoeker dat geen uitzonderingen op een absoluut verbod op nachtvluchten mogen worden toegestaan omdat manifest geen controle mogelijk is en omdat de exploitant de uitzonderingen niet motiveert.

Desalniettemin wordt niet alleen een stand-still voor het aantal nachtvluchten toegestaan maar bovendien uitzonderingen voor urgente medische vluchten en bepaalde landende vliegtuigen in vertraging, zonder motivering waarom dat moet gebeuren.

Op pagina 8 van het bestreden besluit wordt bovendien een cirkelredenering gemaakt : eerst wordt gesteld dat een uitzondering kan worden gemaakt voor die bijkomende vluchten, dan dat de exploitant daaromtrent een driemaandelijks rapport moet opstellen en vervolgens wordt besloten dat bijgevolg

die medische vluchten en vertragingen kunnen worden toegelaten. De overweging en het besluit eruit zijn dus hetzelfde.

A.11. Op de verwijzing van verzoekers naar het Vlaamse regeerakkoord “dat een maximale inspanning zal worden gedaan om de nachtrust van de bevolking te garanderen” wordt niet geantwoord. Dergelijke “inspanning” wordt alleszins niet geleverd !

A.12. Tweede verzoeker heeft gevraagd dat een eventuele milieuvergunning voor maximum twee jaar zou worden gegeven om concreter te kunnen nagaan wat eventuele bijkomende studies zouden opleveren.

Met die (in ondergeschikte orde) aangevoerde argumentatie is geen rekening gehouden en er is niet op geantwoord.

A.13. Tweede verzoeker heeft uitdrukkelijk gevraagd om gehoord te worden door de gewestelijke milieuvergunningscommissie en daar is zonder argumentatie aan voorbijgegaan.

B. Andere motiveringsgebreken in het bestreden besluit.

B.1. Om onduidelijke redenen wordt op pagina 7 van het bestreden besluit gesteld dat het toelaatbaar is dat 5 % van de bevolking zou ontwaken ingevolge geluidsoverlast van vliegtuigen. In vorige paragrafen worden namelijk maxima van 2, 3, 4, 5 en 10 % vermeld, zonder vermelding waarom precies 5 % aanvaardbaar zou zijn.

Het is de vraag of het ontwaken van particulieren hoe dan ook aanvaardbaar is .

In het bestreden besluit wordt vastgesteld dat er blijkens het MER uit juli 1999 zeer regelmatig maximale geluidsniveaus van meer dan 100 dB(A) zijn en dus is het onbegrijpelijk dat het stand-still principe wordt gehanteerd terwijl impliciet wordt toegegeven dat het maximum van 5 % ontwaken niet wordt gehaald.

B.2. Op de pagina's 13-14 van het bestreden besluit wordt gesteld dat een Overlegcommissie zal worden geïnstalleerd met onder meer als minimum criterium dat daarin maximum vier vertegenwoordigers van de omwonenden worden gemandateerd.

Die formulering is onzorgvuldig, onduidelijk en ongemotiveerd. Evenmin is duidelijk waarom die vertegenwoordigers door de milieu- en natuurraden moeten worden gemandateerd.

B.3. Het in eerste aanleg genomen besluit had een actieplan voorgesteld met “stelselmatige en significante vermindering van de geluidshinder”.

Verzoekers hadden aangevoerd dat dit zeer vaag en onduidelijk was, doch het thans bestreden besluit is evenmin duidelijk met verwijzingen naar “minimale doelstelling”, “maximale reductie” en “de nodige aandacht”.

CONCLUSIE : zowel de gelijklopende als de afzonderlijke argumenten van de beroepsindieners zijn niet of minstens niet afdoende beantwoord. Daarnaast bevat het bestreden besluit onduidelijke, niet gemotiveerde en zelfs tegenstrijdige elementen;

3.1.2. Overwegende dat de verwerende partij daarop antwoordt wat volgt :

A.”Zogenaamd gebrekkig antwoord op de bezwaren”.

De motiveringsplicht houdt niet in dat op alle argumenten en beweringen wordt ingegaan, dit kan ook op algemene of impliciete wijze. Evidente motieven moeten niet worden vermeld en naar gegevens die de betrokkenen al kennen moet niet worden verwezen.

De bezwaren van verzoekers werden in het bestreden besluit wel degelijk op afdoende wijze beantwoord.

- Het bestreden besluit zou geen concrete controleerbare normen bevatten.

De invoering van het stand still-principe met een maximum aantal nachtelijke bewegingen is een concrete controleerbare norm. De verplichting om binnen het jaar de geluidscontouren overeenkomstig artikel 5.57.2.2. van Vlarem II te berekenen, om een actieplan met een jaarlijks vooruitgangsrapport op te stellen en om binnen de vijf maanden vaste meetposten te voorzien, motiveren impliciet waarom niet onmiddellijk méér geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden opgelegd: daartoe zijn meer recente gegevens nodig met vaste meetposten voor een effectieve controle.

- Dit geldt ook voor de bezwaren met betrekking tot de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie en de FICAN-studie. Dat voorlopig niet op die normen wordt ingegaan is te wijten aan het gebrek aan recente studies, meetresultaten en vaste meetposten voor controle.
- Het zogenaamde niet weerlegde advies van de afdeling milieuvergunningen is het aan de voorzitter van de provinciale milieuvergunningscommissie gerichte advies. De verwerende partij hoefde niet aan te duiden waarom zij daar niet op inging.
- Dat geen piekwaarden werden opgenomen, wordt gemotiveerd door het gebrek aan afdoende recente studies, meetresultaten en vaste meetposten.
- Met verwijzing naar de luchthaven van Orly in Parijs stellen verzoekers dat nachtvluchten niet noodzakelijk zouden zijn.

De onmiddellijke, volledige nachtsluiting zou zeker de belangen van de luchthavenexploitant en de luchtvaartmaatschappijen ernstig schaden. Het federale ministerieel besluit van 31 december 1999 houdende verbod op nachtvluchten voor de luchthaven van Zaventem werd om die reden op 11 februari 2000 ingetrokken. Het niet-opnemen van een volledige nachtsluiting voor de luchthaven van Oostende is gesteund op hetzelfde motief.
- Dit motief geldt ook voor het ontbreken van een overgangsbepaling om tot een volledig verbod voor nachtvluchten te komen. Daarvoor is wel gekozen voor de invoering van het stand-stillprincipe.
- Het bezwaar van de eerste verzoeker inzake luchtvervuiling wordt beantwoord door de verplichting tot uitvoering van een luchtstudie door een erkend luchtdeskundige. Uit de toelichting op pagina 15 van het bestreden besluit blijkt impliciet doch duidelijk het motief daarvoor: de verwerende partij heeft de beleidskeuze gemaakt zich eerst volledig door deskundige gegevens te laten inlichten om dan adequate en redelijke maatregelen te nemen en om eerst vaste meetposten te doen plaatsen zodat een controle mogelijk is van hetgeen wordt opgelegd.
- De motivering voor het toelaten van twee uitzonderingen op het aantal nachtelijke bewegingen, namelijk medische vliegtuigen en bepaalde

vliegtuigen in vertraging, is evident. Het betreft noodgevallen die niet onder een verbod kunnen worden gebracht. De verplichting van een driemaandelijks rapport aan de afdeling milieu-inspectie moet een controle mogelijk maken.

- Dat niet wordt ingegaan op de vraag van tweede verzoeker om de vergunningstermijn op twee jaar te bepalen, wordt verantwoord doordat artikel 21, §1, van het milieuvergunningsdecreet de mogelijkheid voorziet om op ieder ogenblik de exploitatievoorwaarden te wijzigen, zelfs ambtshalve, op verzoek van degenen die hinder kunnen ondervinden enz.

- De verwerende partij kan niet worden verplicht om te motiveren waarom de gewestelijke milieuvergunningscommissie niet is ingegaan op de vraag van tweede verzoeker om te worden gehoord. Er bestaat voor die commissie trouwens geen wettelijke grond om tweede verzoeker te horen.

B.” Zogenaamde andere motiveringsgebreken”.

- Inzake de motivering van de aanvaardbaarheid van maximum 5 % ontwakingen, wordt uitgegaan van de beleidskeuze dat geen volledige nachtsluiting geldt en dat dus een zeker -zeer beperkt- percentage van slaapverstoring zal plaatsvinden.

- Inzake de zogenaamde onduidelijke formulering van de samenstelling van de Overlegcommissie, blijkt dat bepaalde minima werden opgelegd inzake samenstelling, vergaderfrequentie, inzagerecht enz., doch dat met betrekking tot de samenstelling ook een maximum werd opgelegd voor de vertegenwoordiging van een aantal belangengroepen, dit met het oog op de bescherming van het principe van de democratische vertegenwoordiging. Deze maatregel is niet voor dubbelzinnige interpretatie vatbaar.

- Het actieplan zou onduidelijk geformuleerd zijn.

Dit plan moet minimum twee doelstellingen beogen, waaronder de maximale reductie van het aantal inwoners binnen de LAeq nachtcontour van 55 dB(A). Het valt niet in te zien in welk opzicht deze maatregel onduidelijk is.

De notie “nodige aandacht” is ook duidelijk. Deze beleidsoptie creëert de mogelijkheid van maatregelen op verzoek van de exploitant, zonder de

mogelijkheid te verhinderen voor de overheid om te allen tijde zelf in te grijpen, zoals uitdrukkelijk op pagina 13 van het bestreden besluit is voorzien.

Het eerste middel is niet ernstig;

3.1.3.1. Overwegende dat verzoekers blijkens hun uiteenzetting ten onrechte de mening zijn toegedaan dat de formele motiveringsplicht vereist dat op elk in hun beroepschrift afzonderlijk aangebracht argument telkens een afzonderlijk antwoord moet worden geboden; dat het volstaat dat de beslissing duidelijk de redenen doet kennen die haar verantwoorden en waaruit kan worden afgeleid waarom de in beroep verdedigde stellingen en desgevallend de adviezen in andersluidende zin niet worden aangenomen;

3.1.3.2. Overwegende dat, zoals uit punt 1.4. blijkt, in de aanhef van het bestreden besluit in essentie wordt overwogen wat volgt :

- De problematiek heeft vooral betrekking op de geluidshinder 's nachts en op het slaaptekort voor omwonenden.

Desbetreffend wordt eerst verwezen naar onderzoeken van FICAN volgens dewelke SEL-waarden (= Sound Exposure Level of geluidblootstellingsniveau) van 51 over 65 tot 81 dB(A) in een slaapkamer leiden tot respectievelijk 2,5 tot 10 % ontwakingen. Uitgaande van een basisisolatie van 25 dB(A) aan woningen zonder speciale isolatie en van een maximum aanvaardbaar aantal 5 % ontwakingen zou een maximum SEL-waarde van 90 dB(A) per vlucht aanvaardbaar zijn.

Daartegenover wordt gesteld dat de Wereldgezondheidsorganisatie een geluidsnorm van maximum 45 dB(A) in een slaapkamer aanvaardbaar acht of 70 dB(A) per vlucht buiten.

- Zuid-Oostende en Middelkerke liggen in het verlengde van de startbaan; volgens een milieu-effectenrapport uit 1999, opgesteld naar aanleiding van een bouwvergunningsaanvraag, werden geluidspieken van meer dan 100 dB(A), hetzij LAeq-waarden (LAeq = geluidscontouren voor de weergave van de geluidsbelasting) van meer dan 70 dB(A) gemeten en hebben zich dat jaar twaalf vortex-gevallen voorgedaan. Evenwel werden geen metingen in woningen uitgevoerd. Uit het milieu-effectenrapport voor de luchthaven van Deurne blijkt dat in Nederland en in Scandinavië geen nieuwe woonzones worden gepland binnen de LDN-contouren van 55 dB(A) (LDN = geluidscontouren voor de bepaling van het aantal sterk gehinderden).

- Het aantal potentieel gehinderden mag niet stijgen, daartoe zijn evenwel meer recente meetgegevens en contourberekeningen nodig; er moet hoe dan ook uitgegaan worden van een stand-still ten overstaan van het jaar 2000.

- Geluidshinder is ook gekoppeld aan het aantal events per nacht. In 1999 werden 329 nachtelijke bewegingen van toestellen tot zes ton geregistreerd en 896 nachtelijke bewegingen van toestellen van meer dan zes ton. Voor het vrijwaren van de nachtrust van de omwonenden is het bijgevolg aangewezen een stand-still op te leggen inzake het aantal nachtelijke bewegingen zodat op jaarbasis het aantal van 900 en 330 nachtvluchten van respectievelijk meer of minder dan zes ton niet mag worden overschreden. Wanneer dat aantal is bereikt, wordt enkel nog uitzondering gemaakt voor de medische vluchten en voor landende vliegtuigen in vertraging, waarvan de landing ten laatste om 22.30 uur was gepland.

- Teneinde het specifiek geluid op een adequate manier te kunnen beoordelen, moeten er binnen de vijf maanden vaste meetposten worden geïnstalleerd. Gespecificeerd wordt wat en hoe exact moet worden gemeten. Uiteengezet wordt waarom het jaar 2000 als referentiejaar wordt gebruikt;

Overwegende dat daarop in het beschikkend gedeelte bijzondere voorwaarden worden opgelegd, die als volgt kunnen worden samengevat :

- Alle door de exploitant in de milieuvergunningsaanvraag opgegeven maatregelen moeten worden nageleefd en het organiseren van air-shows is verboden. Tegen de geluidsoverlast werden door de exploitant volgende maatregelen voorgesteld :

- “- zeer luidruchtige vliegtuigen worden geweerd (stage I en stage II ouder dan 28 jaar)
- Luidruchtige vliegtuigen (stage II jonger dan 28 jaar) worden geweerd vanaf 01 april 2002, zoals de Il 76 (stage II) (vervroegde invoering EU richtlijn 92/14)
- Nachtvluchten worden hoger getarifieerd dan dagvluchten
- Beperking van oefenvluchten
Plaatsen van een ILS-systeem, waardoor de meer geluidsbelastende baan 26 minder dient te worden gebruikt ten voordele van baan 08 (huidig percentage baan 26/08 is 80/20, toekomstig percentage 60/40). Tevens houdt dit een beperking in van de VORTEX schade”.

- Het aantal nachtelijke bewegingen wordt beperkt zoals hierboven reeds uiteengezet.

- Binnen het jaar dient de exploitant de in artikel 5.57.2.2 van Vlarem II bepaalde metingen uit te voeren en een actieplan op te stellen met als minimum doelstellingen dat het aantal potentieel ernstig gehinderden binnen de diverse LDN-geluidscontourzones én het aantal inwoners binnen de LDN-contour van 55 dB(A) niet mogen stijgen ten opzichte van het referentiejaar 2000.

Daarenboven geldt voor de nachtperiode een maximale reductie van het aantal inwoners binnen de LAeq-nacht-contour van 55 dB(A). Andere aspecten in het actieplan moeten zijn : transportveiligheid, vortex damage, luchtkwaliteit, bereikbaarheid, energieverbruik en landschapsinrichting. Verschillende overheden moeten bij dit alles worden betrokken.

- Er moet jaarlijks een voortgangsrapport worden opgemaakt waarbij de uitvoering van dit actieplan wordt aangetoond en waarin alle reeds genomen en geplande maatregelen beschreven staan. De overheid kan desgevallend bijkomende voorwaarden opleggen. Er wordt precies bepaald hoe de geluidscontouren moeten worden berekend.

- De exploitant moet een overlegcommissie installeren met een bepaalde samenstelling, vergaderfrequentie, inzagerecht en doelstelling.

- Binnen vijf maanden moeten in samenspraak met en met goedkeuring van een erkend deskundige in de discipline geluid vaste geluidsmeetposten worden geïnstalleerd.

- Tenslotte dient de exploitant een luchtstudie te laten uitvoeren door een erkend deskundige. Hij dient onder meer mogelijk milderende maatregelen voor te stellen teneinde de hinder zoveel mogelijk te beperken;

3.1.3.3. Overwegende dat daaruit blijkt dat in het bestreden besluit wel degelijk, en dit op gemotiveerde wijze, concrete maatregelen ter beperking van de geluidshinder werden opgelegd; dat deze maatregelen onder meer zijn : 1) de bijzondere maatregelen tegen geluidsoverlast door de exploitant in zijn vergunningsaanvraag vooropgesteld waaronder het onmiddellijk weren van zeer luidruchtige toestellen en vanaf 1 april 2002 van luidruchtige vliegtuigen, het beperken van oefenvluchten, het plaatsen van een ILS-systeem (cfr. sub 3.1.3.2.), 2) het beperken van het aantal nachtelijke vliegbewegingen, 3) het opleggen binnen het jaar van een actieplan dat welbepaalde doelstellingen moet hebben waaronder de maximale

reductie van het aantal inwoners binnen de LAeq-nacht-contour van 55 dB(A) en waaromtrent jaarlijks een voortgangsrapport moet worden opgesteld, met daarbij de uitdrukkelijk voorziene mogelijkheid voor de overheid om bijkomende voorwaarden op te leggen; dat die werkwijze prima facie afdoende wordt verantwoord door de verwijzing in het bestreden besluit naar het gebrek aan voldoende meetgegevens en het niet voorhanden zijn van vaste meetposten; dat het gegeven dat de door de minister opgelegde maatregelen, de gevolgde werkwijze en het gevoerd beleid niet overeenstemmen met hetgeen door verzoekers werd gevraagd, niet inhoudt dat het bestreden besluit desbetreffend gebrekkig is geformuleerd; dat de hierboven weergegeven elementen prima facie een globaal afdoend antwoord lijken te bieden op de bezwaren van verzoekers inzake geluidshinder en hun vraag naar afbouw van het aantal vluchten en het opleggen van piekwaarden en naar verbod op bepaalde types van vliegtuigen en zeer frequente oefenvluchten;

3.1.3.4. Overwegende dat prima facie het bestreden besluit geen antwoord diende te bevatten op het advies van de afdeling milieuvergunningen van 17 februari 2000, nu dit advies gericht was aan de overheid die in eerste aanleg diende te beschikken op de in het geding zijnde vergunningsaanvraag;

3.1.3.5. Overwegende dat de formele motiveringsplicht niet vereist dat de vergunningverlenende overheid expliciet ingaat op de door verzoekers op zijdelingse wijze aangebrachte toestand in Orly, één van de diverse vliegvelden in de stedelijke agglomeratie van Parijs, nu die toestand totaal onvergelijkbaar is met de situatie in Oostende; dat prima facie de verwerende partij zich terecht heeft kunnen beperken tot de verwijzing naar de bestaande toestand in Oostende;

3.1.3.6. Overwegende, daargelaten de vraag of een beslissing betreffende de vergunningen moet worden gemotiveerd in functie van het Vlaamse regeerakkoord, waarin voor wat betreft Oostende wordt gesteld dat maximale inspanningen zullen gebeuren op milieuvlak bij het toekennen van de concessie met bijzondere aandacht voor de nachtrust en als dusdanig slechts een voorlopig beleidsstandpunt vormt, dat verzoekers prima facie niet aantonen dat het bestreden besluit zou afwijken van dat regeerakkoord; dat het feitelijk voorzien van een standstill inzake het aantal nachtelijke vluchtbewegingen in afwachting van het opstellen van een actieplan met als doelstelling onder meer het voor de nachtperiode reduceren van het aantal inwoners binnen de LAeq-nacht-contour van 55 dB(A), prima facie niet in strijd lijkt te zijn met het Vlaamse regeerakkoord, dat eveneens als intentie

maximale inspanningen op het milieuvlak voorziet; dat alleen reeds om die reden het bestreden besluit op de verwijzing van verzoekers naar dat akkoord niet expliciet diende te antwoorden;

3.1.3.7. Overwegende dat de grief van verzoekers dat op hun argumentatie inzake veiligheid, luchtvervuiling en -emissies niet zou zijn geantwoord, prima facie feitelijke grondslag mist; dat alzo air-shows worden verboden, vliegtuigen stage I en stage II ouder dan 28 jaar worden geweerd, dat maatregelen ter beperking van de Vortex-schade worden opgelegd, dat in het opgelegde actieplan onder meer de nodige aandacht moet worden besteed aan transportveiligheid, vortex damage en luchtkwaliteit, dat de exploitant een luchtstudie moet laten uitvoeren door een erkend deskundige lucht, die dient na te gaan welke componenten significante geurhinder en luchtverontreiniging veroorzaken en die mogelijk milderende maatregelen moet voorstellen teneinde de hinder zoveel mogelijk te beperken;

3.1.3.8. Overwegende, wat het geopperd bezwaar van verzoekers inzake de uitzonderingen voor medische nachtvluchten betreft, dat vooreerst moet worden opgemerkt dat een maximum aantal vliegbewegingen wordt vastgelegd zonder enige specificatie, zodat ook nachtelijke urgente medische vluchten en vluchten in vertraging worden meegeteld voor het bereiken van het maximum, hetgeen een grotere beperking inhoudt dan in geval de twee uitzonderingen in het geheel niet mee worden gerekend, zoals verzoekers blijkbaar doen; dat het bij wege van uitzondering toelaten van nachtelijke vluchten voor urgente medische vluchten en voor landende vliegtuigen in vertraging waarvan de landing was gepland ten laatste om 22.30 uur als een evidente maatregel voor noodgevallen te beschouwen is, die geen nadere motivering behoeft; dat prima facie aan het bezwaar van verzoekers inzake controle wordt tegemoet gekomen met de aan de exploitant opgelegde verplichting een overzicht van deze “noodgevallen” aan de vergunningverlenende overheid en aan de afdeling milieu-inspectie te bezorgen;

3.1.3.9. Overwegende dat in Vlarem I wordt voorgeschreven dat enkel de vergunningsaanvrager op zijn verzoek door de gewestelijke milieuvergunningscommissie moet worden verhoord; dat een dergelijke verplichting niet geldt voor omwonenden die bezwaar hebben ingediend en die overigens hun bezwaren voldoende hebben kunnen doen gelden in hun administratieve beroepschriften; dat het bestreden besluit dan ook niet diende te motiveren waarom de gewestelijke

milieuvergunningscommissie niet is ingegaan op de vraag van verzoekers om te worden gehoord;

3.1.3.10. Overwegende, wat de zogenaamde “andere motiveringsgebreken” in het bestreden besluit betreft, dat de grief van verzoekers dat het niet duidelijk is waarom in het bestreden besluit als maximum aanvaardbaar aantal ontwakingen precies 5 % wordt aanvaard, feitelijke grondslag lijkt te missen; dat, immers, in het bestreden besluit wordt geopteerd voor het niet laten stijgen van het aantal inwoners dat in de geluidscontour van 55 dB(A) voorkomt en voor een via het actieplan maximale reductie van het aantal inwoners binnen de LAeq-nacht-contour van 55 dB(A); dat blijkens de in het bestreden besluit weergegeven FICAN-studie deze laatste norm overeenstemt met maximum 3 % ontwakingen, zelfs iets minder; dat er aldus wel degelijk conclusies lijken te zijn getrokken uit de in het bestreden besluit weergegeven studies;

3.1.3.11. Overwegende dat de grief inzake de onduidelijke formulering van de samenstelling van de overlegcommissie niet opgaat; dat het voorzien van bepaalde maxima van vertegenwoordigers per groep (overheid, omwonenden, exploitant) in de overlegcommissie duidelijk genoeg is; dat het gegeven dat deze opgelegde maxima als één van de minimale criteria wordt aangemerkt aan die duidelijkheid geen afbreuk doet; dat het voorzien van een maximum aantal vertegenwoordigers per groep inderdaad als een minimumvereiste kan worden beschouwd met het oog op het verzekeren van een evenwicht tussen de belanghebbende partijen; dat, tenslotte, de vereiste dat de vertegenwoordigers van de omwonenden moeten worden afgevaardigd door de milieu- en natuurraden van de stad Oostende en van de gemeente Middelkerke prima facie logisch lijkt, er van uitgaande dat deze raden goed geplaatst zijn om als instrument te fungeren bij het maken van de keuze uit mogelijk talrijke omwonenden-kandidaten om deel uit te maken van de overlegcommissie;

3.1.3.12. Overwegende, tenslotte, dat in strijd met wat verzoekers betogen, prima facie de doelstellingen van het opgelegd actieplan duidelijk lijken en er wel degelijk inspanningen zijn geleverd om de hinder zoveel mogelijk te reduceren; dat vooreerst met onmiddellijke ingang een stand-still van het aantal nachtelijke vliegbewegingen alsook de geluidsbeperkende maatregelen die door de exploitant zelf werden voorgesteld (zie 3.1.3.2.) worden opgelegd; dat binnen vijf maanden vaste meetposten moeten worden geplaatst; dat een actieplan moet worden opgesteld

om het aantal inwoners dat precies binnen de LAeq-nacht-contour van 55 dB(A) ligt, maximaal te reduceren, waaromtrent jaarlijks een voortgangsrapport moet worden opgesteld, met overleg tussen de exploitant, de overheid en omwonenden en desgevallend met erkende geluidsdeskundigen of betrokken afdelingen van de AMINAL; dat de verwerende partij uitdrukkelijk in de mogelijkheid heeft voorzien om zonodig nog bijkomende voorwaarden op te leggen; dat het aldus om meer lijkt te gaan dan een gewone geluidsstudie;

3.1.3.13. Overwegende dat uit hetgeen voorafgaat prima facie blijkt dat het bestreden besluit niet gebrekkig is gemotiveerd; dat het eerste middel niet ernstig is;

3.2.1. Overwegende dat verzoekers als tweede middel de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel en het vertrouwensbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur aanvoeren; dat de uiteenzetting van het middel neerkomt op wat volgt :

A. Eerste onderdeel

Op diverse plaatsen is het besluit aangetast door onzorgvuldigheid en zijn een aantal bepalingen onduidelijk geformuleerd.

Op pagina 12 e.v. is sprake van een “minimale doelstelling” en van “de nodige aandacht” in het actieplan. Een aantal van “maximum vier vertegenwoordigers van de omwonenden” vormt een “minimum” criterium in de Overlegcommissie.

Het Vlaamse regeerakkoord bepaalt dat de Vlaamse regering “maximale inspanningen inzake de nachtrust van de bevolking zal garanderen”. Het bestreden besluit is uiterst onzorgvuldig door dit helemaal niet te voorzien: geen controleerbare normen, geen piekwaarden, geen vermindering van geluidsquota, geen afbouwschema’s, geen verbod op nachtvluchten ... en derhalve tegenstrijdig met de eigen beleidsverklaring van de Vlaamse regering.

B. Tweede onderdeel

Het bestreden besluit geeft de facto een vergunning en gaat pas achteraf met plannen en studies na wat de huidige situatie is.

Bij zorgvuldig bestuur wordt eerst uitgegaan van de bestaande overlast voor de omwonenden, houdt men zich aan het voorzorgsprincipe en aan normen zoals die van de Wereldgezondheidsorganisatie, en worden eerst

beperkingen opgelegd in plaats van eerst de volledige exploitatie toe te laten en pas dan allerlei te gaan bestuderen en meten.

Het is onbegrijpelijk dat concrete normen worden opgelegd voor Zaventem doch niet voor Oostende en dat de facto toestellen die in Zaventem worden geweerd naar Oostende zullen verschuiven. Het bestuur is hiervan perfect op de hoogte nu beide besluiten uitgaan van dezelfde overheid. Bovendien heeft ook AMINAL effectieve normeringen geadviseerd zoals in Zaventem werden opgelegd.

C. Derde onderdeel

Onzorgvuldig bestuur: op pagina 12 van het bestreden besluit wordt een algemeen actieplan aangekondigd met als referentiejaar 2000.

Het bestreden besluit dateert van 18 oktober 2000 en werd op 8 november 2000 bekendgemaakt. De exploitant heeft er dus belang bij zoveel mogelijk vluchten te organiseren in het lopende jaar 2000 en zo zelf over de uitkomst van 2000 te beslissen !

Het is zeer onzorgvuldig een referentiejaar te bepalen dat nog lopende is en waarvan de inhoud perfect kan worden gewijzigd in het voordeel van de exploitant.

D. Vierde onderdeel

Het Vlaamse regeerakkoord bepaalt dat voor Oostende maximale inspanningen zullen gebeuren op milieuvlak bij het toekennen van de concessie met bijzondere aandacht voor de nachtrust.

De burger mocht verwachten dat de overheid zich daaraan zou houden, doch in het bestreden besluit is daar niets van terug te vinden. Er is nog steeds geen sprake van nachtrust of het terugdringen van het aantal nachtelijke vliegbewegingen.

3.2.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota daarop als volgt antwoordt :

A. De relevante passage in het Vlaamse regeerakkoord, waarnaar verzoekers verwijzen, luidt als volgt :

“Voor Oostende zullen maximale inspanningen gebeuren op milieuvlak bij het toekennen van de concessie met bijzondere aandacht voor de nachtrust”.

Dit vormt geen “gedragslijn” doch slechts een voorlopig, ongenueanceerd beleidsstandpunt.

Voor zover het een “gedragslijn” zou bevatten, interpreteren verzoekers ze ongenueanceerd en dus te eenzijdig. De verwerende partij zet die gedragslijn wel verder, maar zij is aan beperkingen onderhevig en moet rekening houden met samenloop met andere beginselen van behoorlijk bestuur.

Zo impliceert het zorgvuldigheidsbeginsel dat zij slechts bijkomende exploitatievoorwaarden kan opleggen wanneer zij via meetresultaten en berekeningen is ingelicht over de bestaande toestand en wanneer zij die exploitatievoorwaarden ook effectief kan controleren. Ingevolge het redelijkheidsbeginsel moet met de belangen van alle partijen rekening worden gehouden (exploitant, omwonenden, luchtvaartmaatschappijen,...). Daarom kan geen absolute nachtsluiting worden opgelegd.

De verwerende partij heeft geen gedragslijn verbroken: zij voert het stand-stillprincipe in voor wat betreft de nachtelijke bewegingen en vraagt meer studies en gegevens met het oog op bijkomende adequate beperkingen alsook de installatie van vaste meetposten om controle mogelijk te maken.

B. Volgens verzoekers zou een zorgvuldig bestuur eerst strikte beperkingen moeten opleggen en pas achteraf de bestaande situatie bestuderen en meten. Zij doen de indruk ontstaan alsof de verwerende partij een absolute vrijheid van exploitatie zou toestaan en enkel diverse plans en studies zou vragen.

De werkelijkheid is veel genuanceerder. Het stand stillbeginsel is onmiddellijk ingevoerd en het aantal nachtelijke bewegingen is onmiddellijk tot een maximum beperkt. Alvorens bijkomende geluidsbeperkende maatregelen op te leggen, heeft de overheid het nodig geacht bijkomende meetgegevens en contourgegevens te verzamelen, reden waarom zij de diverse plans en studies heeft gevraagd. Het gaat niet op grenswaarden op te leggen wanneer geen controle mogelijk is, reden waarom de installatie van vaste meetposten is opgelegd.

Die beleidsoptie getuigt wel degelijk van zorgvuldig bestuur. Het zou onredelijk zijn alvast zeer strenge beperkingen op te leggen zoals volledige nachtsluiting, en op onredelijke wijze alle in het geding zijnde belangen te miskennen, onder meer deze van de exploitant en de luchtvaartmaatschappijen.

Verzoekers tonen niet aan dat de verwerende partij op een kennelijk onredelijke wijze haar discretionaire bevoegdheid heeft gebruikt en de marginale toetsing impliceert dat de Raad van State pas kan ingrijpen wanneer dat wel zou zijn gebeurd.

C. Het zou onzorgvuldig zijn het jaar 2000 als referentiejaar te gebruiken.

Die redenering is onrealistisch vermits het bestreden besluit iets meer dan twee maanden voor het einde van 2000 ter kennis is gebracht van de exploitant en op zo korte termijn geen verder luchtverkeer kan worden aangetrokken.

De nachtelijke bewegingen worden trouwens tot max. 900 en 300 bewegingen beperkt voor toestellen van respectievelijk meer dan zes ton en tot zes ton.

De afdeling Personenvervoer en Luchthaven heeft zelfs haar bezorgdheid uitgedrukt over het referentiejaar 2000 : de al geleverde inspanningen om de geluidsoverlast te beperken (strikte toepassing Europese richtlijn 92/14, tarifaire maatregelen, opstijgverbod stage II en IL 76 en 78, beperking van gebruik van “reverse trust”) worden niet in aanmerking genomen en het jaar 2000 was een slecht jaar. (verschuivingen en herstructureringen binnen de sector, milieumaatregelen vanaf 01 januari 2000 en reconversie vliegtuigen van stage II naar stage III.) Daarenboven is de luchthaven meer dan een maand voor alle nachtelijk verkeer gesloten geweest wegens werken.

Het gebruik van 2000 als referentiejaar is dus zeker in het voordeel van verzoekers.

D. Verzoekers halen nog drie onduidelijke formuleringen aan als elementen van onzorgvuldig bestuur.

- het actieplan moet twee minimale doelstellingen beogen, waarvan één de maximale reductie is van het aantal inwoners binnen de LAeq-nacht-contour van 55 dB(A). Het valt niet in te zien in welk opzicht deze maatregel onduidelijk is;
- de notie “de nodige aandacht (...) aan aspecten zoals transportveiligheid, vortex damage, luchtkwaliteit, bereikbaarheid, energieverbruik en landschapsinrichting” is voldoende duidelijk en zorgvuldig.

Deze beleidsoptie maakt maatregelen op voorstel van de exploitant mogelijk maar verhindert niet dat de overheid te allen tijde kan ingrijpen wanneer het actieplan onvoldoende aandacht aan die punten besteedt. Deze laatste mogelijkheid is uitdrukkelijk voorzien op pagina 13 van het bestreden besluit;

- de maatregel met betrekking tot de overlegcommissie is ook voldoende duidelijk. Hij voorziet minimale criteria inzake vergaderfrequentie, inzagerecht, doelstelling enz. doch bepaalde maxima inzake de vertegenwoordiging van een

aantal belangengroepen. De maatregel is niet voor dubbelzinnige interpretatie vatbaar.

In ondergeschikte orde en voor zover de maatregelen als onduidelijk zouden worden beoordeeld, vormt dit niet onmiddellijk een schending van het zorgvuldigheidsbeginsel. (R.v.St., nr. 48.294, 28 juni 1994);

3.2.3.1. Overwegende, wat het eerste onderdeel betreft, dat kan worden verwezen naar de bespreking van het eerste middel, inzonderheid naar de overwegingen sub 3.1.3.11 en 3.1.3.6.;

3.2.3.2.1. Overwegende, wat het tweede onderdeel betreft, dat de vergunningverlenende overheid in casu de keuze had om óf met de beperkte feitelijke gegevens waarover zij beschikte en de afwezigheid van een adequaat meetsysteem reeds bepaalde geluidsnormen op te leggen, óf om in die omstandigheden al vast te kiezen voor een beperking van het aantal vluchten en een verbod voor de meest hinderlijke toestellen met verdere toekomstige beperking van de geluidshinder via het opstellen en gecontroleerd uitvoeren van een actieplan, nadat de vaste meettoestellen werden geplaatst; dat, mede in acht genomen het gegeven dat het in casu ging om de verdere exploitatie van een bestaande inrichting die recent vergunningsplichtig is geworden (artikel 38 van Vlarem I) en de vrij korte termijn waarover in beroep diende te worden beslist, de verwerende partij prima facie geen onzorgvuldig handelen kan worden aangewreven door voor de tweede optie te kiezen;

3.2.3.2.2. Overwegende dat prima facie de vrees van verzoekers voor een verschuiving van nachtvluchten van de luchthaven van Zaventem naar deze van Oostende ongegrond lijkt, nu het aantal nachtvluchten voor de luchthaven van Oostende op jaarbasis is beperkt tot het aantal nachtelijke vluchtbewegingen in 1999;

3.2.3.3 Overwegende, wat de keuze van het jaar 2000 als referentiejaar betreft, dat die keuze in het bestreden besluit als volgt wordt verantwoord :

“Overwegende dat de uitvoering van de meetverplichtingen en de opstelling van een actieplan slechts ten vroegste een aanvang kunnen nemen op 1 mei 1999, zijnde de datum van inwerkingtreding van de sectorale voorwaarden van hoofdstuk 5.57 van titel II van het VLAREM; dat volgens de sectorale voorwaarden van artikel 5.57.2.2 van titel II van het VLAREM die

geluidscontouren moeten worden berekend vóór 9 september 2001; dat in deze context het wenselijk is het jaar 2000 als referentiejaar te nemen”;

dat dergelijke verantwoording aannemelijk lijkt; dat prima facie niet valt in te zien hoe de luchthavenexploitant nadat het bestreden besluit hem met een ter post aangetekend schrijven van 27 oktober 2000 ter kennis werd gebracht, in staat zou zijn voor de korte resterende periode van het jaar aanzienlijk meer vluchten te “organiseren” teneinde het als referentie in aanmerking te nemen cijfer sterk te kunnen opdrijven; dat verzoekers ook nalaten de argumenten weer te spreken die door de verwerende partij in haar nota werden aangebracht om aan te tonen dat het gebruik van het jaar 2000 als referentiejaar de facto in het voordeel speelt van verzoekers:

3.2.3.4. Overwegende, wat het vierde onderdeel betreft, dat kan worden volstaan met te verwijzen naar hetgeen sub 3.1.3.6. werd overwogen;

3.2.3.5. Overwegende dat uit hetgeen voorafgaat volgt dat het tweede middel niet ernstig is;

3.3.1. Overwegende dat verzoekers als derde middel de schending aanvoeren van het gelijkheidsbeginsel; dat zij dat middel als volgt uiteenzetten :

Dezelfde overheid heeft in dezelfde periode, namelijk op 29 september 2000, ook een beslissing genomen inzake de milieuvergunning voor de luchthaven van Zaventem. Voor deze laatste zijn wél nachtelijke geluidsquota opgesteld per beweging, voor het geheel van bewegingen en per seizoen. Er is gesteld dat het geluidsquotum voor de zomer van 2003 en voor de winter van 2003-2004 maximum 70 % van dat van de zomer van 1999 respectievelijk de winter van 1999-2000 mag bedragen, dat de exploitant binnen de zes maanden een afbouwschema per seizoen moet vaststellen. Er is vermeld hoeveel nachtbewegingen er per jaar mogen zijn en het referentiejaar is 1999. Vanaf 1 januari 2002 gelden bepaalde geluidsmaxima buiten de LAeq-geluidscontour en tegen 1 juni 2003 moet de zone binnen de LAeq-geluidscontour minstens gehalveerd worden ten overstaan van de referentiesituatie 1998.

Niets daarvan is in de milieuvergunning voor Oostende opgenomen.

De twee zeer vergelijkbare dossiers betreffende een luchthaven temidden van woonzones en waarbij telkens meerdere omwonenden bezwaar tegen

onder meer geluidshinder hebben ingediend, worden totaal anders behandeld. Het gelijkheidsbeginsel is geschonden.

Zulke verschillende standpunten van de minister zijn onbegrijpelijk, nu er in beide gevallen sterke hinder is door de exploitatie van een luchthaven temidden van verstedelijkte gebieden.

Er is dus geen objectieve reden om een andere beslissing te nemen voor Oostende, nu gelijke feitelijke situaties gelijk behandeld moeten worden. Er is geen reden om aan te nemen dat de omwonenden in Oostende minder last van vliegtuigen zouden hebben dan de omwonenden in Zaventem. De normen die gelden voor Zaventem zouden ook kunnen en zelfs moeten gelden voor Oostende.

In de persmededeling van 1 oktober 2000 met betrekking tot Zaventem stelt de minister trouwens dat volle aandacht werd besteed aan de beperking van het nachtlawaai gezien de internationaal erkende band tussen enerzijds slaapverstoring en anderzijds het aantal nachtvluchten en de geluidspieken per vlucht.

Het is volstrekt onduidelijk waarom dit niet wordt toegepast voor de luchthaven van Oostende, waar ook nachtvluchten en geluidspieken zijn.

Zowel in het advies van de afdeling milieuvergunningen van 14 juli 2000 als in het advies van de gewestelijke milieuvergunningscommissie werden concrete beperkingen geadviseerd zoals voor de milieuvergunning voor Zaventem.

3.3.2. Overwegende dat het verweer van de verwerende partij neerkomt op wat volgt :

Verzoekers verwijzen naar de invoering van een immissiegrenswaarde en van een emissiegrenswaarde voor het geheel van bewegingen en voor bepaalde bewegingen in de milieuvergunning voor de luchthaven van Zaventem.

Het gelijkheidsbeginsel geldt niet wanneer een objectief verschillende toestand en een redelijke verantwoording bestaan. De omstandigheden in het dossier van Zaventem zijn zeer verschillend van deze van Oostende.

- De luchthaven van Oostende is beduidend kleiner (één start- en landingsbaan van asfalt en beton naast een graspiste) dan deze van Zaventem. Er waren in 1999 in Oostende slechts 1.220 nachtelijke bewegingen, dus gemiddeld 3,3 per nacht. Met de beslissing van 29 september 2000 wordt voor Zaventem een

maximum van 25.000 nachtelijke bewegingen per jaar opgelegd, dus gemiddeld 68,4 per nacht.

Alleen al daardoor ziet de slaapverstoring er heel anders uit in Oostende dan in Zaventem;

- De verwerende partij beschikt niet over voldoende meetgegevens, berekeningen en studies (bv. over de geluidscontouren van 1999) voor Oostende, dit in tegenstelling tot Zaventem;

- Toen het bestreden besluit werd genomen, bestonden er in Oostende geen vaste meetinstallaties voor de controle van eventuele emissie- en immissienormen.

Omwille van deze objectieve verschillen, is ervoor gekozen om meer gegevens en vaste meetposten af te wachten en in ieder geval het stand-still-principe in te voeren met betrekking tot de nachtvluchten.

In ondergeschikte orde en voor zover een onwettige ongelijke behandeling zou worden aangenomen, moet worden gewezen op de ruime overgangsperiodes die de beslissing van 29 september 2000 voor Zaventem voorziet alvorens de emissie- en immissiegrenswaardes van kracht worden. (immissiegrenswaarde vanaf 1 februari 2002, emissiegrenswaarde per seizoen af te bouwen vanaf 1 december 2001 met een bepaald percentage tegen de zomer van 2003, emissiegrenswaarde per beweging vanaf 1 januari 2003);

3.3.3. Overwegende dat de luchthaven van Zaventem met 25.000 nachtelijke vliegbewegingen per jaar nabij een grootstedelijke agglomeratie bezwaarlijk kan worden vergeleken met de luchthaven van Oostende met 1.200 nachtelijke vliegbewegingen per jaar nabij de kust; dat alleen reeds door dit verschil de slaapverstoring door nachtelijke vluchten veroorzaakt niet vergelijkbaar is; dat, daarenboven, het niet onmiddellijk opleggen van meer concrete geluidsnormen voor de luchthaven van Oostende zoals in Zaventem prima facie lijkt te kunnen worden verantwoord door het feit dat er voor Oostende aanzienlijk minder gegevens inzake geluidshinder voorhanden waren dan in Zaventem; dat, tenslotte, in tegenstelling tot wat verzoekers laten uitschijnen, ook voor de luchthaven van Oostende maatregelen ter beperking van de geluidshinder werden opgelegd; dat het middel gestoeld op de schending van het gelijkheidsbeginsel niet ernstig is;

3.4.1 Overwegende dat verzoekers als vierde middel de schending aanvoeren van artikel 6 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens; dat zij dat middel adstrueren als volgt :

Het bestreden besluit gaat uit van de Vlaamse minister van leefmilieu en landbouw, die niet kan worden beschouwd als een “onafhankelijke en onpartijdige rechterlijke instantie” als vereist door artikel 6 van het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens (arrest BENTHAM van 8 oktober 1983).)

Het milieuvergunningsdecreet voorziet een procedure met beslissingname door een politiek orgaan.

In Nederland voorzag de Hinderwet de behandeling van een eventueel beroep inzake milieuvergunningen door de minister van volksgezondheid, ruimtelijke ordening en milieubeheer. In een beroepsprocedure werd also een milieuvergunning geweigerd en op 8 oktober 1993 heeft het Europees Hof voor de Rechten van de Mens inzake BENTHAM geoordeeld dat de Nederlandse milieuminister niet als een onafhankelijke en onpartijdige rechterlijke instantie kan worden beschouwd.

Tengevolge van dat arrest is in Nederland een aparte rechtsinstantie “afdeling Geschillen” opgericht die oordeelt over de opportuniteit en de legaliteit van het geven of weigeren van een milieuvergunning.

Uit die gegevens kan enkel worden besloten dat de beslissing van de Vlaamse minister van leefmilieu, zijnde een politiek orgaan van de uitvoerende macht, geen beslissing is van “een onafhankelijke en onpartijdige rechterlijke instantie”;

3.4.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota daarop als volgt antwoordt :

Het beginsel van de rechterlijke onpartijdigheid in artikel 6 van het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens geldt voor rechterlijke instanties en niet voor het optreden van de administratieve overheid.

Dit beginsel staat een administratieve beroepsprocedure niet in de weg, voor zover de belanghebbende zijn zaak nadien kan laten beoordelen door een onpartijdige en onafhankelijke rechterlijke instantie, in casu de afdeling administratie van de Raad van State. Deze laatste is een rechtsprekend orgaan in de

zin van artikel 6 van het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens;

3.4.3. Overwegende dat in de huidige stand van de procedure de repliek van de verwerende partij correct lijkt; dat, anders dan in de zaak BENTHAM waarnaar verzoekers verwijzen, tegen de beslissing van de administratieve overheid, die over het administratief beroep uitspraak doet, nog een beroep openstaat bij een onafhankelijk rechtscollege, met name de Raad van State; dat die beroepsmogelijkheid voldoet aan de vereisten van artikel 6 van het Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens en van de fundamentele vrijheden; dat het middel niet ernstig is;

3.5. Overwegende dat geen der aangevoerde middelen ernstig is; dat die vaststelling volstaat om de vordering tot schorsing af te wijzen

B E S L U I T :

Artikel 1.

De verzoeken tot tussenkomst van de n.v. MERLIN AIR TRADE en de n.v. MERLIN FUEL in het administratief kort geding worden ingewilligd.

Artikel 2.

De vordering tot schorsing wordt verworpen.

Artikel 3.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de vordering tot schorsing wordt uitgesteld.

De kosten van de tussenkomsten, bepaald op tienduizend frank, komen ten laste van de tussenkomende partijen, elk voor de helft.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op
vijfentwintig oktober tweeduizend en een, door de VIIe kamer, die was samengesteld
uit :

Mevr.	M.-R. BRACKE,	kamervoorzitter,
de HH.	R. STEVENS,	staatsraad,
	G. DEBERSAQUES,	staatsraad,
Mevr.	A. WIJNANTS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

A. WIJNANTS.

M.-R. BRACKE.