

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 102.226 van 20 december 2001
in de zaak A. 110.635/VII-24.650**

In zake : de n.v. van publiek recht BRUSSELS INTERNATIONAL AIR-
PORT COMPANY (B.I.A.C.),
die woonplaats kiest bij
advocaten D. en E. RYCKBOST,
kantoor houdende te OOSTENDE,
E. Beernaertstraat 80

tegen :

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

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

Gezien het verzoekschrift dat de n.v. van publiek recht BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY (B.I.A.C.) op 24 september 2001 heeft ingediend om de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van het besluit van 26 juli 2001 van de Vlaamse minister van leefmilieu en landbouw waarbij slechts gedeeltelijk wordt ingegaan op de aanvraag die zij had ingediend tot wijziging van de bijzondere vergunningsvoorwaarden opgelegd bij ministerieel besluit van 29 september 2000, houdende het verlenen van de milieuvergunning aan de verzoekende partij voor het exploiteren van de luchthaven Brussel-Nationaal te Zaventem;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door Auditeur P. SOURBRON;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op het bij artikel 90, § 3, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State vereiste advies van de Auditeur-generaal;

Gelet op de beschikking van 14 november 2001 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 6 december 2001;

Gehoord het verslag van Staatsraad R. STEVENS;

Gehoord de opmerkingen van advocaat D. RYCKBOST, die verschijnt voor de verzoekende partij, en van advocaat J. BERGÉ, die verschijnt voor de verwerende partij;

Gehoord het eensluidend advies van Auditeur P. SOURBRON;

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. Overwegende dat het bestreden besluit, ingevolge een aanvraag daartoe ingediend door de verzoekende partij, ertoe strekt de bijzondere milieuvergunningsoverwaarden, opgelegd door het besluit van de Vlaamse minister van leefmilieu en landbouw van 29 september 2000 houdende het verlenen van een vergunning aan de verzoekende partij voor het exploiteren van de luchthaven Brussel-Nationaal te Zaventem, gedeeltelijk te wijzigen; dat de bijzondere milieuvergunningsoverwaarden er, na deze wijziging, als volgt uitzien :

“II. Nachtlawaai

definitie “beweging” : zowel het vertrek als de aankomst van een vliegtuig.

1. Voor het nachtlawaai wordt een geluidsquotum opgelegd. Dit is de maximum hoeveelheid lawaai die ‘s nachts is toegelaten op de luchthaven. Het geluidsquotum wordt enerzijds bepaald voor een geheel aan bewegingen, met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, voor een seizoen en anderzijds voor een bepaalde beweging. Het geluidsquotum wordt uitgedrukt in functie van de effectief waargenomen geluidsniveaus (EPNL) tijdens de operaties.

De geluidshoeveelheid per beweging (GB) wordt voor bewegingen van de vliegtuigen gecertificeerd volgens de normen van hoofdstuk 3 of 5 van deel 2 van de ICAO bijlage 16 als volgt berekend :

$$GB = 10^{((G-85)/10)}$$

Waarin de variabele G vertegenwoordigt :

Voor elke landing : het gecertificeerde geluidsniveau in EPNdB van een vliegtuig bij zijn maximale landingsmassa gemeten op het naderingsmeetpunt, min 9 EPNdB.

Voor elke opstijging : de helft van de som van de gecertificeerde geluidsniveaus van een vliegtuig in EPNdB op het laterale meetpunt en op het meetpunt waarboven bij het opstijgen gevlogen wordt, gemeten bij zijn maximale opstijgmassa, conform de voorschriften van de ICAO-bijlage 16.

Voor de bewegingen van vliegtuigen met een maximale opstijgmassa kleiner of gelijk aan 8.618 kg of van elk ander vliegtuig dat gecertificeerd werd volgens de normen van één van de hoofdstukken van deel 2 van de ICAO bijlage 16, uitgezonderd de hoofdstukken 2, 3 en 5, wordt de geluidshoeveelheid per beweging forfaitair vastgesteld op 1.

De hoeveelheid lawaai teweeggebracht door een bepaald geheel van bewegingen is de som van de hoeveelheden lawaai voor ieder van deze bewegingen individueel genomen.

2. Vanaf 1 januari 2003 wordt het geluidsquotum per beweging vastgesteld op 12, met een éénmalige uitzondering van 06 maanden, onverminderd de toepassing van andere geluidsreglementeringen.
3. In vergelijking met de geluidshoeveelheid geproduceerd tijdens de zomer 1999 tussen 23.00 lokale tijd en 5.59 lokale tijd, berekend met de formule en de toelichting zoals hiervoor vermeld, bedraagt het geluidsquotum voor de zomer van 2003, per opstijgende beweging : maximaal 70 %. Tegen 1 december 2001 moet minstens 12 procentpunten van deze vermindering gerealiseerd zijn.
4. In vergelijking met de geluidshoeveelheid geproduceerd tijdens de winter 1999/2000 tussen 23.00 lokale tijd en 5.59 lokale tijd, berekend met de formule en de toelichting zoals hiervoor vermeld, bedraagt het geluidsquotum per opstijgende beweging voor de winter van 2003/2004 : 70 %.
5. BIAC dient binnen de zes maanden na het afleveren van deze vergunning aan de vergunningverlenende overheid een afbouwschema voor te stellen, per seizoen, tot minstens 70 % in de zomer van 2003 en de winter van 2003/2004.
6. Onder een seizoen wordt verstaan : 30 weken voor de zomer en 22 weken voor de winter conform de algemene IATA-regels. Indien op grond van die regels de seizoenen met een week verlengd of verkort worden, worden de geluidsqota verhoudingsgewijs aangepast.
7. BIAC verstrekt aan de milieu-inspectie en de bestendige deputatie, ten laatste een maand na het einde van ieder IATA -seizoen, alle nodige inlichtingen om deze toe te laten na te gaan dat alle bewegingen welke effectief werden verricht gedurende de perioden waarin de geluidsqota van toepassing zijn, met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, geen geluidshoeveelheid hebben teweeggebracht die hoger is dan degene vastgesteld door de geluidsqota.
8. Het aantal nachtbewegingen (periode van 23 tot 6 uur) per jaar mag maximum 25.000 bedragen. Het aantal vertrekkende vluchten mag niet hoger liggen dan het aantal vertrekkende vluchten in 1999.
9. Tijdens de nacht (23u-06u) geldt, vanaf 1 januari 2002, voor elke stijging van een luchtvaartuig via de courant gebruikte runways (banen 20, 25R en 25L : in westelijke of zuidelijke richting) de immissiegrenswaarde Sound Exposure Level (SEL) in openlucht en buiten de nacht(zone) die de geluidscontour $L_{\text{aeq, nacht}} = 55 \text{ dB(A)}$ omhult van maximum 90 dB(A). Als basis voor de $L_{\text{aeq, nacht}}$ - contour van 55 dB(A) geldt de situatie zoals deze was in 1998.
10. Tegen 01 januari 2002 dient een betrouwbare prognose gemaakt van de $L_{\text{aeq, nacht}}$ - contour die tegen 01 juni 2003 wordt voorzien (op basis van nieuwe vliegprocedures).
11. De geluidscontouren en het aantal potentieel ernstig gehinderden, bedoeld in artikel 5.57.1.2. van titel II van het VLAREM, moeten jaarlijks worden berekend telkens voor het voorbije jaar (L_{DN} , $L_{\text{aeq, dag}}$ en $L_{\text{aeq, nacht}}$). 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

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

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;
12. Tegen 01 juni 2003 moet de zone binnen de geluidscontour $L_{aeq, nacht} = 55$ dB(A) wat het aantal bewoners betreft minstens gehalveerd worden t.o.v. de referentiesituatie in 1998 (max. 17.000 inwoners t.o.v. 33.339 in 1998).
13. Tegen 1 juni 2003 laat de exploitant, in samenwerking met een erkend deskundige in de discipline geluid, een haalbaarheidsstudie opmaken inzake
- * het kunnen garanderen gedurende de nacht van een maximale SEL-waarde van 80 dB per overvlucht of een geluidsblootstellingsniveau SEL van 55 dB(A) binnenskamers per overvlucht tegen het einde van de vergunningsperiode.
 - * het volledig uitbannen van vliegtuigen met een QC > 3 tegen het eind van de vergunningsperiode.
 - * deze haalbaarheidsstudie wordt voorgelegd aan de vergunningverlenende overheid, de bestendige deputatie, de Afdelingen milieuvergunningen en -inspectie en de Afdeling algemeen milieu- en natuurbelid.
14. BIAC installeert tegen 1 januari 2001 een overlegcommissie die aan de volgende minimale criteria dient te beantwoorden :
- Inzake samenstelling
- Max. 10 vertegenwoordigers van de omliggende gemeenten
 - Max. 2 vertegenwoordigers van de Bestendige Deputatie
 - Max. 4 vertegenwoordigers van de omwonenden, hiertoe uitdrukkelijk gemandateerd door de Bond Beter Leefmilieu
 - 1 vertegenwoordiger van de Bond Beter Leefmilieu
 - Max. 4 vertegenwoordigers van BIAC en/of Belgocontrol
 - 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 éénmaal 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 inzagerecht
- Minstens volgende documenten dienen deze commissie ter beschikking gesteld:
- de meetgegevens van het geluidsmetnet
 - de vluchtgerelateerde meetgegevens
 - het milieubeleidsplan
 - het jaarlijks voortgangsrapport
- 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.

Indien door een beslissing van de federale overheid een nieuwe overlegstructuur zou opgelegd worden, dan dienen de hierboven beschreven doelstellingen samen gelezen te worden met de verplichtingen opgelegd door de federale overheid. Ingeval van overlapping gelden de strengste bepalingen vervat hetzij in deze milieuvergunning, hetzij in het federaal opgelegde overlegorgaan.

15. Op de grens van de toekomstige 55 dB(A)-nachtzone zijn vanaf 31 december 2003 bijkomende meetposten voorzien die toelaten de gestelde eisen te controleren (minstens één bijkomende meetpost per runway).
16. De geluidscontouren bedoeld in 10, het saneringsplan bedoeld in 11 en de haalbaarheidsstudie bedoeld in 12, worden door de exploitant bezorgd aan de afdeling Milieuvergunningen, de vergunningverlenende overheid, de bestendige deputatie, de afdeling Milieu-inspectie en de afdeling AMINABEL. Aan dezelfde instanties worden tevens per kwartaal de vluchtgerelateerde geluidsgegevens van het geluidsmetnet van BIAC geleverd.
17. In de mate dat de vluchtprocedures wijzigen ter uitvoering van een komende federale beslissing dienaangaande (zoals het optimaliseren van het gebruik van start- en landingsbanen), dient de exploitant een saneringsplan op te maken teneinde de hinder voor die gebieden waarin de overlast zal toenemen door vermelde beslissing, op te vangen. Dit saneringsplan dient uiterlijk vier maand na het van kracht worden van een dergelijke federale beslissing aan de vergunningverlenende overheid bezorgd, alsook aan de Afdeling milieuvergunningen en -inspectie, de Afdeling algemeen milieu- en natuurbeleid, en aan het hoger vermelde overlegorgaan. Dit saneringsvoorstel dient alle in dit besluit reeds omschreven doelstellingen te integreren.”

III. Milieuprogramma

Het beheerscontract tussen de Belgische Staat en BATC (KB van 1/9/98, Hfdst VI, Art. 32 en Art.) verplicht BIAC om ten laatste op 31 december 2000 een milieuauditsysteem te hebben.

Het EMAS, - waaraan een jaarlijks milieubeleidsprogramma gekoppeld is -, moet tegen 31 december 2000 operationeel zijn, net als het milieubeleidsprogramma voor 2001.

Het milieuprogramma, dient voor de duur van de vergunning, minstens op de volgende punten een beleid te ontwikkelen en acties te implementeren :

- * Geluidsbeheer (bestrijding van het grondlawaai, het nachtlawaai, het proefdraaien, spreiding van geluidshinder door routediversificatie, alterneren van start- en landingsbanen voor de nachtvluchten, geluidsvriendelijke start- en landingsprocedures, opstellen geluidscontouren en geluidszones ,monotoring);
- * Transportveiligheid (vortex damage);
- * Luchtkwaliteit (immissie, emissie, geurhinder);
- * Bereikbaarheid (doelstelling openbaar vervoer aandeel);
- * Energieverbruik;
- * Waterbeheer (hemelwater, afvalwater, grondwater, wachtbekken);
- * Afvalbeheer;
- * Bodembeheer;
- * Landschapsinrichting (ICAO-richtlijnen, bufferzones).

De jaarlijkse vereenvoudigde milieuverklaring wordt door de bestendige deputatie geëvalueerd. Indien de jaarresultaten vooropgesteld in het milieupro-

gramma niet gehaald worden dient BIAC het daaropvolgende milieuprogramma voor goedkeuring aan de bestendige deputatie voor te leggen. De bestendige deputatie kan dan, ten laste van de vergunninghouder, bijkomende maatregelen opleggen opdat het vooropgestelde eindresultaat zo snel mogelijk toch wordt gerealiseerd.

Zowel het milieuprogramma als de jaarlijkse vereenvoudigde milieuverklaring moeten door de raad van bestuur worden goedgekeurd uiterlijk op 15 juli van het jaar waarop ze betrekking hebben. Ze worden onmiddellijk aan de betrokken gemeenten en aan de bestendige deputatie overgezonden”;

2.1. 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;

2.2.1. Overwegende, wat de tweede schorsingsvoorwaarde betreft, dat de verzoekende partij in haar verzoekschrift in essentie aanvoert dat de bijzondere vergunningsvoorwaarden ter beperking van het nachtlawaai tot gevolg zullen hebben dat zij haar wezenlijke opdrachten, die bestaan in het beheer en de exploitatie van de nationale luchthaven niet meer kan vervullen, of op zijn minst dat de autonome vervulling ervan ernstig beknot wordt; dat zij in het bijzonder haar belangen geschaad acht doordat het aantal nachtvluchten beperkt wordt tot maximum 25.000 per jaar met een bevrozing van het aantal vertrekkende vluchten op het niveau van 1999, een verhoogde afbouw van het geluidsquotum per seizoen opgelegd wordt (tegen 2003 dient op de vertrekkende vluchten een vermindering met 30 % gerealiseerd te zijn) en tijdens de nacht een geluidsnorm per individuele overvlucht vastgesteld wordt; dat zij ter terechtzitting voornamelijk de beperking van het aantal nachtvluchten en de opgelegde immissiegrenswaarde als grondslag van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel inroept;

2.2.2. Overwegende dat met de verwerende partij moet worden vastgesteld dat de beperking van het aantal nachtvluchten tot 25.000 per jaar reeds was opgelegd door de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant in haar vergunningsbesluit van 1 februari 2000, zonder dat de verzoekende partij daartegen een administratief beroep had ingesteld; dat door de verzoekende partij eveneens niet wordt betwist dat die beperking ook reeds voor 1999 was opgelegd, en dat dit aantal nachtvluchten ook in 2000 niet werd gehaald: dat het dan ook niet geloofwaardig is dat deze standstill-voorwaarde nu wel het vervullen van

haar wezenlijke opdrachten door de verzoekende partij in gevaar zou brengen; dat alleen reeds daarom niet verder dient te worden ingegaan op de diverse nadelen die de verzoekende partij ent op de beperking van het aantal nachtvluchten;

2.2.3. Overwegende dat de opgelegde geluidsimmissiegrenswaarde rechtstreeks alleen de luchtvaartmaatschappijen die het vrachtvervoer op de luchthaven exploiteren treft; dat dit nadeel niet de verzoekende partij persoonlijk rechtstreeks treft; dat trouwens uit de thans beschikbare gegevens van de zaak blijkt dat alleen een beperkt aantal in vervanging zijnde verouderde toestellen van het bedrijf DHL, zeer tijdelijk, die normen niet kunnen respecteren;

2.2.4. Overwegende dat uit het bovenstaande volgt dat de verzoekende partij niet aantoont dat zij door de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit een moeilijk te herstellen ernstig nadeel dreigt te lijden,

B E S L U I T :

Artikel 1.

De vordering tot schorsing wordt verworpen.

Artikel 2.

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

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

Mevr.	M.-R. BRACKE,	kamervoorzitter,
de HH.	R. STEVENS,	staatsraad,
	E. BREWAEYS,	staatsraad,
Mevr.	A. WIJNANTS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

A. WIJNANTS.

M.-R. BRACKE.