RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

nr. 102.225 van 20 december 2001
in de zaak A. 98.013/VII-23.112.

In zake : 1. de n.v. EUROPEAN AIR TRANSPORT,
2. de n.v. DHL AVIATION,
3. de n.v. DHL INTERNATIONAL,
die woonplaats kiezen bij
advocaten Ph. MALHERBE en D. LINDEMANS,
kantoor houdende te BRUSSEL,
Keizerslaan 3,

tegen :

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

verzoekende partij in tussenkomst :

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

tussenkomende partijen :

2. Annita DEVOS,
3. Michel FOUARGE,
4. de v.z.w. BOND BETER LEEFMILIEU,
die woonplaats kiezen bij
advocaat J. VERSTRAETEN,
kantoor houdende te HEIST-OP-DEN-BERG,
Dorp 72a

D E R A A D V A N S T A T E, VIIe K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat de n.v. EUROPEAN AIR TRANSPORT, de n.v. DHL AVIATION en de n.v. DHL INTERNATIONAL op 1 december 2000 hebben ingediend om de schorsing van de tenuitvoerlegging te vorderen van het besluit van 29 september 2000 van de Vlaamse minister van leefmilieu en landbouw waarbij de beroepen ingesteld tegen het besluit van 1

februari 2000 van de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant houdende het verlenen aan de n.v. van publiek recht BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY (B.I.A.C.), van de vergunning voor de exploitatie van de vlieghaven "Luchthaven Brussel-Nationaal" te Zaventem, gedeeltelijk gegrond worden verklaard in de zin dat de bijzondere vergunningsvoorwaarden met betrekking tot de beheersing van de geluidshinder tijdens de nacht, zoals gewijzigd bij besluit van 16 maart 2000 van de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant, gewijzigd en aangevuld worden met nieuwe voorwaarden;

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 N. ANGELET die, loco advocaten Ph. MALHERBE en D. LINDEMANS verschijnt voor de verzoekende partij, van advocaat J. BERGÉ, die verschijnt voor de verwerende partij, van advocaat D. RYCKBOST, die verschijnt voor de verzoekende partij in tussenkomst en van advoaat J. VERSTRAETEN, die verschijnt voor de tussenkomende partijen;

Gehoord het eensluidend -behoudens wat de tussenkomsten betreft- 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;

1.1. Overwegende, wat de rechtspleging betreft, dat het verzoek van de n.v. van publiek recht BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY

om in de zaak tussen te komen, er toe strekt om de schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit te bekomen; dat die vennootschap ook zelf een vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit heeft ingesteld, vordering die werd verworpen met het heden uitgesproken arrest nr. 102.224; dat zij geen andere middelen dan de verzoekende partijen mag ontwikkelen; dat er dan ook geen reden toe is haar verzoek tot tussenkomst in te willigen;

1.2. Overwegende dat het verzoek tot tussenkomst, ingediend door Annita DEVOS, Michel FOUARGE en de v.z.w. BOND BETER LEEFMILIEU VLAANDEREN, respectievelijk als omwonenden en als vereniging die o.m. tot doel heeft het lawaai te bestrijden, en die alle in de administratieve beroepsprocedure zijn tussengekomen, kan worden ingewilligd;

2. Overwegende dat het bestreden besluit er toe strekt, na beroep van derden-belanghebbenden tegen een besluit van 1 februari 2000 van de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant waarbij onder bepaalde voorwaarden een milieuvergunning aan de n.v. naar publiek recht BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY voor het exploiteren van de luchthaven Brussel-Nationaal te Zaventem, die vergunning te verlenen, mits het respecteren van de volgende geluidsvoorwaarden :

"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 hoofstuk 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 5.700 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 : 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 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 geluidsquota 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 geluidsquota van toepassing zijn, met uitzondering van de vrijgestelde bewegingen, geen geluidshoeveelheid hebben teweeggebracht die hoger is dan degene vastgesteld door de geluidsquota.
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 $L_{aeq, nacht} = 55$ dB(A) omhult van maximum 90 dB(A). Als basis voor de $L_{aeq, nacht}$ - 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 $L_{aeq, nacht}$ - 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 (LDN, $L_{aeq, dag}$ 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
$L_{den} = 10 \lg 1/24(12 * 10^{Lday/10} + 4 * 10^{Levening +5/10} + 8 * 10^{Lnight + 10/10})$
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 natuurbeleid.
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 geluidsmeetnet
    - 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 geluidsmeetnet 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";

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;

3.2. Overwegende, voor een goed begrip, dat de verzoekende partijen Belgische vestigingen blijken te zijn van de groep DHL WORLDWIDE EXPRESS die, zoals algemeen bekend, een internationale koerierdienst is; dat de eerste verzoekende partij een vliegtuigmaatschappij is die een dertigtal vliegtuigen exploiteert die ingezet worden voor het nachtelijk transport van en naar de luchthaven "Brussel-Nationaal" te Zaventem; dat de tweede verzoekende partij op de luchthaven een belangrijk Europees sorteercentrum van de groep exploiteert, en de derde verzoekende partij, ten slotte, zich naar eigen verklaringen toelegt op de verkoop van de koerierdiensten in België en op het ophalen en leveren van de stukken bij de klanten;

3.3.1. Overwegende, wat de tweede schorsingsvoorwaarde betreft, dat de eerste verzoekende partij in essentie aanvoert dat zij een ernstig nadeel zal ondervinden door de toepassing van de door de verwerende partij vastgestelde immissiegrenswaarde, zoals opgenomen in punt 9 van de bijzondere voorwaarden inzake nachtlawaai, dat luidt als volgt :

"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 $L_{aeq,}$

$_{nacht}$ = 55 dB(A) omhult van maximum 90 dB(A). Als basis voor de $L_{aeq, nacht}$ - contour van 55 dB(A) geldt de situatie zoals deze was in 1998";

3.3.2. Overwegende dat uit de thans beschikbare gegevens van de zaak blijkt dat, gelet op de vlootvernieuwing die de eerste verzoekende partij thans doorvoert en waarbij haar B727-toestellen geleidelijk worden vervangen door de geluidsarmere B757-toestellen en gelet op het desbetreffende vervangingsschema, op 1 januari 2002 -d.i. de datum waarop de omstreden immissiegrenswaarde van toepassing zal worden- deze partij een vloot van 32 toestellen ter beschikking zal hebben waarvan er nog 9 behoren tot het type dat aanleiding zou kunnen geven tot overschrijding van de maximum imissiegrenswaarde van 90dB(A)SEL; dat in de daaropvolgende maanden dat resterende aantal geleidelijk zal afnemen om te komen tot een toestand waar alle toestellen van het type B727 zullen vervangen zijn door het geluidsarme type B757; dat de eerste verzoekende partij alleszins operationeel kan blijven na 1 januari 2002 en zij niet aannemelijk maakt dat zij gedurende de voormelde overgangsperiode niet in staat is om, desgevallend in samenspraak met de exploitant van de luchthaven, maatregelen van tijdelijke aard te nemen waardoor de betrokken 9 toestellen inzetbaar blijven; dat zij ter terechtzitting zelf stelt dat de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit geen faillissement met zich zal brengen;

3.3.3. Overwegende dat, aangezien de eerste verzoekende partij niet heeft aangetoond dat haar activiteiten door de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit dermate gehinderd zullen worden dat de schorsing ervan verantwoord zou zijn, evenmin kan worden aangenomen dat zulk een nadeel zou bestaan in hoofde van de tweede en derde verzoekende partij, die zich toeleggen op correlaire activiteiten;

3.3.4. Overwegende dat uit het bovenstaande volgt dat de verzoekende partijen niet aantonen dat zij door de onmiddellijke tenuitvoerlegging van het bestreden besluit een moeilijk te herstellen ernstig nadeel dreigen te lijden,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Het verzoek tot tussenkomst van de n.v. van publiek recht BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY in het administratief kort geding wordt niet ingewilligd.

Artikel 2.

Het verzoek tot tussenkomst van Annita DEVOS, Michel FOUARGE en de v.z.w. BOND BETER LEEFMILIEU VLAANDEREN in het administratief kort geding wordt ingewilligd.

Artikel 3.

De vordering tot schorsing wordt verworpen.

Artikel 4.

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

De kosten van het verzoek tot tussenkomst en van de tussenkomst, bepaald op twintigduizend frank, komen ten laste van de verzoekende partijen in tussenkomst en van de tussenkomende partijen, elk voor een vierde.

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.**