

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 154.217 van 27 januari 2006
in de zaak A. 164.146/VII-34.286.**

In zake : 1. Frederik MUSSCHOOT,
 2. Roland BEERNAERT,
 3. Jacques DENECKER,
 die woonplaats kiezen bij
 Advocaat J. VERSTRAETEN,
 kantoor houdende te LEUVEN,
 Vaartstraat 70

tegen :

het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering,
dat woonplaats kiest bij
Advocaat B. BRONDERS,
kantoor houdende te OOSTENDE,
E. Beernaertstraat 106.

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

Gezien het verzoekschrift dat Frederik MUSSCHOOT, Roland BEERNAERT en Jacques DENECKER op 8 juli 2005 hebben ingediend om de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van “het Besluit van 25 april 2005 van de Vlaamse Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, houdende uitspraak over de beroepen aangetekend tegen de beslissing nr. 35013/152/1/A/4 van 19 oktober 2004 van de Bestendige Deputatie van de Provincieraad van West-Vlaanderen, houdende het gedeeltelijk verlenen van de milieuvergunning aan de Internationale Luchthaven Oostende (...), om een luchthaven, gelegen te Nieuwpoortsesteenweg 889 te 8400 Oostende, verder te exploiteren en te veranderen door wijziging, uitbreiding en toevoeging” ;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door Auditeur G. DE BLEECKERE;
RE;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 10 november 2005 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 8 december 2005;

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

Gehoord de opmerkingen van Advocaat J. VERSTRAETEN, die verschijnt voor de verzoekers, en van Advocaat F. TEMMERMAN die, loco Advocaat B. BRONDERS verschijnt voor de verwerende partij;

Gehoord het eensluidend advies van Auditeur G. DE BLEECKERE ;

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

1. De feiten

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

1.1. Eerste verzoeker woont op een afstand van ongeveer 500 meter ten noorden van de luchthaven van Oostende. Tweede en derde verzoeker wonen ten oosten van de luchthaven op een afstand van respectievelijk ongeveer 800 meter en 1.200 meter.

1.2. Op 13 april 2004 dient de Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB “Internationale Luchthaven Oostende”, gevestigd te Oostende, Nieuwpoortsesteenweg 889, een milieuvergunningsaanvraag in om de luchthaven verder te exploiteren en te veranderen door uitbreiding, wijziging en toevoeging. Aan deze DAB was op 13 april 2000 een overgangsvergunning verleend voor een termijn van vijf jaar, verstrijkend op 13 april 2005 (artikel 38 Vlarem I).

Luidens artikel 5.57 van Vlarem II moeten voor luchthavens van categorie 1, zoals in casu, de geluidscontouren berekend worden, wordt de nachtperiode vastgesteld van 23.00 u tot 06.00 u, en kan er in de milieuvergunning

een beperking opgelegd worden van het aantal bewegingen van luchtvaartuigen ingedeeld in geluidscategorieën.

Op 19 oktober 2004 besluit de bestendige deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen de gevraagde vergunning gedeeltelijk en gefaseerd te verlenen voor een termijn van 20 jaar. Er worden een aantal bijzondere vergunningsvoorwaarden opgelegd, onder meer inzake de berekening van de geluidscontouren, de beperking van het aantal bewegingen 's nachts, de voorkoming van geluidshinder en van luchtmissies.

1.3. Tegen deze beslissing wordt beroep aangetekend, onder meer door de exploitant, de Bond Beter Leefmilieu en de verzoekers.

1.4. Naar aanleiding van deze beroepen worden de volgende adviezen gegeven :

- de afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen verleent op 12 januari 2005 een gunstig advies
- de cel Geluid van de afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid maakt naar aanleiding van het beroep van de exploitant op 12 januari 2005 haar opmerkingen over aan de afdeling Milieuvergunningen; in essentie treedt de cel de beperkingen opgelegd door de bestendige deputatie inzake het aantal nachtvluchten bij omdat het MER onvoldoende is uitgewerkt om aan te tonen dat de luchthaven voldoende draagkracht heeft indien er uitgegaan wordt van het ontwikkelingsscenario 2014
- de afdeling Milieuvergunningen verleent op 20 januari 2005 een gunstig advies voor de exploitatie mits aanpassing van een aantal bijzondere voorwaarden
- de afdeling Preventieve en Sociale Gezondheidszorg verleent op 21 januari 2005 een genuanceerd advies
- de VMM geeft op 26 januari 2005 een genuanceerd advies
- de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie verleent op 14 februari 2005 een gunstig advies voor de exploitatie mits aanpassing van een aantal bijzondere voorwaarden.

1.5. Op 25 april 2005 beslist de minister de beroepen deels gegrond te verklaren. In essentie komt het er evenwel op neer dat een aantal bijzondere voorwaarden worden gewijzigd. Onder meer blijft de door de exploitant gevraagde uitbreiding voor de nachtvluchten geweigerd, mogen er enkel welbepaalde toestellen landen en opstijgen in de periode tussen 23 u en 6 u, wordt er een beperking van het

aantal potentieel ernstig gehinderden opgelegd en worden geluidscontouren bepaald. In de aanhef van dit bestreden besluit worden de aanspraken en bezwaren van de beroepindieners weergegeven, wordt verwezen naar de uitgebrachte adviezen en wordt voorts overwogen :

"(...)

Overwegende dat vanuit oogpunt van de stedenbouwkundige en ruimtelijke aspecten gesteld kan worden dat de exploitatie van de inrichting die het voorwerp van de voormelde milieuvergunningsaanvraag uitmaakt, verenigbaar is met de toepasselijke ruimtelijke en stedenbouwkundige voorschriften;

Overwegende dat de aanvraag het verder exploiteren en veranderen door uitbreiding, wijziging en toevoeging betreft van een bestaande luchthaven met een start- en landingsbaan met een lengte van 3.200 meter en een breedte van 45 meter;

Exploitant

Overwegende dat de exploitant in zijn beroep stelt dat de milieuvergunning dient toegewezen te worden aan 'het Vlaams gewest, vertegenwoordigd bij delegatie in de persoon van de Algemeen Directeur van de Luchthaven Oostende', aangezien dit de rechtspersoon is die de milieuvergunning heeft aangevraagd; dat ter zake moet opgemerkt worden dat het past een onderscheid te maken tussen enerzijds de rechtspersoon die de vergunning aanvraagt en verkrijgt en anderzijds de natuurlijke persoon die door deze rechtspersoon met de leiding is belast en voor de naleving van de vergunningsvoorwaarden verantwoordelijk is gesteld; dat verder moet gesteld worden dat de vergunning gekoppeld is aan de inrichting en niet aan een persoon; dat dit inzonderheid wordt geïllustreerd door de bepalingen van artikel 42 van titel I van het VLAREM volgens dewelke de toegestane vergunningen geldig blijven bij overname van een inrichting door een andere exploitant; dat het Vlaamse Gewest verschillende diensten omvat; dat het omwille van duidelijkheid gepast is de bevoegde dienst van het Vlaamse Gewest nader te bepalen; dat het bijgevolg aangewezen is de vergunning toe te kennen aan de DAB Internationale Luchthaven Oostende, zoals in het bestreden besluit is gebeurd;

Termijn

Overwegende dat een milieuvergunning in principe wordt verleend voor een termijn van 20 jaar; dat tijdens die periode de vergunningsvoorwaarden steeds kunnen herbekeken worden, indien dit nodig blijkt te zijn, en de voorwaarden eventueel kunnen worden aangepast; dat er bijgevolg geen reden is om de vergunning in het geval van de luchthaven van Oostende te beperken;

MER

Overwegende dat op datum van indiening van onderhavige milieuvergunningsaanvraag de lijst van MER-plichtige projecten in Vlaanderen was vastgelegd door de besluiten van de Vlaamse regering van 23 maart 1989, enerzijds 'het besluit houdende organisatie van de milieueffectbeoordeling van bepaalde categorieën van hinderlijke inrichtingen' en anderzijds 'het besluit houdende de bepaling voor het Vlaams Gewest van de categorieën van werken en handelingen, andere dan hinderlijke inrichtingen, waarvoor een milieueffectrapport is vereist voor de volledigheid van de aanvraag om bouwvergunning'; dat conform artikel 2, 4° en 20°, b) van dit laatste besluit enkel een milieueffectrapport is vereist voor de 'aanleg en/of ingrijpende wijzigingen van vliegvelden met een start- en landingsbaan van ten minste 2.100 m' respectievelijk 'het verplaatsen en/of verlengen van start- of landingsbanen van vliegvelden met een start- en landingsbaan van in totaal ten minste 2.100 m'; dat het vliegveld weliswaar één start- en landingsbaan met een lengte van 3.200 meter omvat

doch dat het voorwerp van deze aanvraag geen verlenging van deze bestaande baan betreft; dat bijgevolg op basis van de Vlaamse regelgeving, van toepassing op het ogenblik van de indiening van de aanvraag, in het kader van onderhavige milieuvergunningsaanvraag geen MER-plicht geldt;

dat de Vlaamse regering op 10 december 2004 haar goedkeuring hechtte aan het besluit houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage; dat dit besluit inmiddels in het Belgisch Staatsblad van 17 februari 2005 is gepubliceerd en sedert 27 februari 2005 in werking is getreden; dat met dit besluit de omzetting wordt bewerkstelligd van de EG-richtlijn 85/337/EEG van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals gewijzigd door de EG-richtlijnen 97/11/EG van 3 maart 1997 en 2003/35/EG van 26 mei 2003; dat volgens artikel 3, §2 van dit besluit de verplichting tot het uitvoeren van een project-m.e.r. niet van toepassing is op inrichtingen niet een lopende milieuvergunning die vervalt uiterlijk 30 maanden na de inwerkingtreding van dit besluit en voor zover:

- de inrichting niet viel onder de toepassing van de MER-plicht van het besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989 houdende organisatie van de milieueffectbeoordeling van bepaalde categorieën van hinderlijke inrichtingen;
- de vergunningsaanvraag geen verandering van het project bevat waarvoor een project -MER. kan worden opgelegd overeenkomstig de bepalingen van bijlage II bij voormeld MER-besluit van 10 december 2004;

dat in het beschouwde geval de lopende milieuvergunning vervalt op 13 april 2005, zijnde uitgesproken minder dan 30 maanden na de inwerkingtreding van voormeld MER-besluit van 10 december 2004; dat de inrichting niet viel onder de toepassing van de MER-plicht van het besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989 houdende Organisatie van de milieueffectbeoordeling van bepaalde categorieën van hinderlijke inrichtingen; dat onderhavige vergunningsaanvraag echter wel een uitbreiding van het aantal vliegbewegingen betreft; dat in de mate deze uitbreiding aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben niet voldaan is aan de voormelde voorwaarde :

'de vergunningsaanvraag geen verandering van het project bevat waarvoor een project-MER kan worden opgelegd overeenkomstig de bepalingen van bijlage II bij voormeld MER-besluit van 10 december 2004'

en alsdan wel onder de MER-plicht komt te vallen;

dat de exploitant in het kader van deze aanvraag tot hernieuwing en uitbreiding van de milieuvergunning in maart 2004 toch een project-MER heeft laten opmaken met nummer 03/07814/PV; dat dit MER op 6 april 2004 werd conform verklaard (nr. PRMER-0035-GK), ook bij onderhavige milieuvergunningsaanvraag was gevoegd en aldus ook voorwerp heeft uitgemaakt van het openbaar onderzoek; dat daarmee voldaan is zowel aan de EG-regelgeving ter zake als aan voormeld MER-besluit van 10 december 2004;

Gezondheid

Overwegende dat met name door de Universiteit Gent een onderzoek werd uitgevoerd naar de impact op de leefbaarheid van de omgeving tengevolge van een eventuele uitbreiding van nachtvluchten op de luchthaven Brussel-Nationaal (rapport van 11 juni 2004); dat daarin de invloed wordt nagegaan van de geluidsbelasting van nachtvluchten op slaapverstoring en op de gezondheid; dat blijkt dat constant, continu geluid minder invloed heeft op de slaap dan een opeenvolging van verschillende geluidsgebeurtenissen, zoals vliegtuiggeluid; dat om geluidsgebeurtenissen te karakteriseren ofwel een maximumniveau $L_{A, max}$ ofwel een totale akoestische energie van de overvlucht SEL wordt gebruikt; dat uit de studie blijkt dat de ontwaakkans evenredig toeneemt met de stijging van het aantal vluchten; dat slaapstoornissen kunnen leiden tot een aantal gezondheidsproblemen, zoals hartziekten, depressie, diabetes, e.d.; dat het studierapport 4 grote groepen van milderende maatregelen onderkent:

- betere ruimtelijke ordening rond de luchthaven;
- geluidsisolatie van slaapvertrekken;
- inzet van stillere vliegtuigen;
- aangepaste vliegroutes;

Overwegende dat in het kader van het Nederlands onderzoeksprogramma 'Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol' het project 'Slaapverstoring door nachtelijk vliegtuiggeluid' (TNO-rapport 2002.028) werd uitgevoerd; dat uit die studie blijkt dat nachtelijk vlieggeluid negatieve effecten heeft op vele aspecten van de slaap; dat vliegtuiggeluid het inslapen moeilijker maakt en de motorische onrust tijdens de slaap verhoogt; dat het aantal personen met een voor de leeftijd grote motorische onrust gedurende de nacht bij bewoners in de omgeving van de luchthaven 40% hoger is dan bij afwezigheid van nachtelijk vliegtuiggeluid; dat het aantal personen met gezondheidsklachten toeneemt;

Overwegende dat de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) in haar document 'Guidelines for community noise' stelt dat meetbare effecten van lawaai op de slaap beginnen vanaf ongeveer 30 dB (A); dat het lawaai meer slaapverstoring is naarmate het intenser is; dat slaapverstoring door intermitterend lawaai toeneemt met een stijging van het maximum geluidsniveau $L_{A, \max}$; dat een klein aantal lawaaierige gebeurtenissen met een hoog maximum geluidsdruk niveau niet enkel dient uitgedrukt te worden door het equivalent geluidsniveau van het lawaai, maar ook door het maximum geluidsniveau en het aantal lawaaierige gebeurtenissen; dat, wanneer het achtergrondlawaai laag is, een overschrijding van 45 dB(A) voor $L_{A, \max}$ moet vermeden worden;

Wetgeving

Overwegende dat de EG-richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, die sedert 18 juli 2004 in uitvoering is, tot doel heeft een gemeenschappelijke aanpak binnen de EU te bepalen voor omgevingslawaai dat door menselijke activiteiten wordt veroorzaakt inclusief door vervoermiddelen, wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en locaties van industriële activiteiten; dat deze richtlijn daartoe een eenvormige normering invoert van geluidsmet- en berekeningsmethoden, inzonderheid voor de bepaling van geluidsbelastingindicatoren, op basis van dewelke geluidsactieplannen en geluidsbelastingkaarten moeten worden opgemaakt; dat deze EG-richtlijn evenwel geen geluidsgrenswaarden oplegt; dat deze richtlijn wel de dag, avond en nacht definieert en hiervoor als standaardwaarden vooropstelt :

- dag: van 7.00 tot 19.00 uur;
- avond: van 19.00 tot 23.00 uur;
- nacht: van 23.00 tot 7.00 uur;

dat de nacht volgens deze EG-richtlijn dus 8 uren telt;

Overwegende dat de omzetting van voormelde EG-richtlijn nog niet is gebeurd; dat aldus in artikel 5.57.1.2 van titel II van het VLAREM voor de bepaling van de geluidscontouren de nacht nog bepaald is als de periode van 23.00 tot 6.00 uur; dat deze sectorale milieuvoorwaarden van titel II van het VLAREM echter niet alleen de nacht verschillend definieert, maar vanuit een andere technische benadering ook een andere berekeningsformule vaststelt;

Overwegende dat het bij gevolg aangewezen is om aan de luchthaven de verplichting op te leggen om jaarlijks zowel de geluidscontouren LDN , $L_{Aeq, dag}$, $L_{Aeq, nacht}$ en het aantal potentieel sterk gehinderden te berekenen volgens artikel 5.57.1.2 van titel II van het VLAREM, als de geluidscontouren L_{den} en L_{night} volgens de EG-richtlijn 2002/49/EG;

Overwegende dat de Europese richtlijn 2002/30/EG van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap enkel geldt voor civiele luchthavens waarop per kalenderjaar meer dan 50.000 vliegbewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen

plaatsvinden; dat op de luchthaven van Oostende het jaarlijks aantal bewegingen met dergelijke toestellen ver onder het aantal van 50.000 ligt; dat de exploitant stelt dat het niet de bedoeling van de luchthaven is om te groeien tot een luchthaven die boven de limiet van 50.000 bewegingen met civiele subsonische straalvliegtuigen uitkomt; dat volgens het MER in het 'scenario 2014' er uitgegaan wordt van een totaal van 73.887 bewegingen, waarvan 39.887 met civiele subsonische straalvliegtuigen en 34.000 met kleine toestellen; dat de exploitant tijdens de hoorzitting van 14 februari 2005 aan de Gewestelijke milieuvergunningscommissie verklaarde dat deze aantallen als absoluut maximum mogen worden beschouwd en ook opgelegd; dat de luchthaven bijgevolg niet onder de toepassing valt van voormelde EG-richtlijn 2002/30/EG van 26 maart 2002;

Overwegende dat de Europese richtlijn 92/14/EEG van 2 maart 1992 betreffende de beperking van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel 1, deel 2, hoofdstuk 2, tweede uitgave (1988), de exploitatie van civiele subsonische straalvliegtuigen met een omloopverhouding van minder dan 2 beperkt; dat deze Europese richtlijn door het koninklijk besluit van 17 september 2000 betreffende de beperking van de exploitatie van de vliegtuigen, van bijlage 16 van het verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel 1, tweede deel, hoofdstuk 2, tweede uitgave (1988), in nationale wetgeving werd omgezet; dat volgens dit koninklijk besluit vanaf 1 april 2002 alle civiele subsonische straalvliegtuigen die geëxploiteerd worden op de luchthavens dienen te voldoen aan de normen van hoofdstuk 3 van bijlage 16 van bovenvermeld verdrag;

Overwegende dat de verordening (EG) nr. 925 van de Raad van 29 april 1999 betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en gecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel 1, deel II, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993), voorschriften vaststelt om een verslechtering van de totale geluidsoverlast van gecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen te voorkomen; dat deze verordening echter werd opgeheven door de bovenvermelde richtlijn 2002/30/EG van 26 maart 2002;

Overwegende dat volgens het koninklijk besluit van 14 april 2002 houdende verbod op nachtvluchten van sommige burgerlijke subsonische straalvliegtuigen, landen en opstijgen van vliegtuigen tussen 23.00u en 06.00u enkel toegelaten is met burgerlijke subsonische straalvliegtuigen uitgerust met motoren met een omloopverhouding van 3 of meer en voldoen aan de normen van de derde uitgave van boekdeel 1, deel II, hoofdstuk 3 van bijlage 16 van het bovenvermelde Verdrag, of aan strengere normen, of oorspronkelijk, zonder gecertificeerd te zijn, voldoen aan deze normen of strengere normen; dat dit koninklijk besluit werd opgesteld om de juridische onzekerheid te vermijden voor de operatoren die zou kunnen voortvloeien uit de opheffing van de bovenvermelde verordening nr. 925; dat, om eventuele onduidelijkheden in de toekomst te vermijden, het aangewezen is om de verbodsregels uit het bovenvermelde koninklijk besluit als bijzondere voorwaarde in de milieuvergunning op te leggen;

Luchtlawaai

Overwegende dat de afdeling AMINABEL in haar subadvies van 12 januari 2005 het volgende stelt :

'Uit de conclusies van het MER kan niet afgeleid worden dat het scenario 2014 het ontwikkelingsscenario is dat een aanvaardbare milieu-impact heeft op de omgeving. (...) Het aantal nachtelijke vliegbewegingen dat aan de basis ligt van de berekening van de geluidsimpact van de verschillende ontwikkelingsscenario's is niet exact terug te vinden in het MER. (...)

De resultaten in bijlage bij het MER tonen echter aan dat in het scenario 2014 wel degelijk een niet te verwaarlozen aantal inwoners 'geteld' worden binnen de 70 dB(A) contouren (L_{DN} , $L_{Aeq, dag}$, $L_{Aeq, nacht}$) zodat hier volgens de in het MER gestelde grenswaarde voor gezondheidsrisico eigenlijk wel degelijk sprake is van een gezondheidsrisico. (...)

Voor relevante informatie in verband met isolatievoorschriften wordt verwezen naar een recente studie uitgevoerd door de deskundige in de discipline 'geluid en trillingen' in opdracht van AMINAL. Het is jammer dat de in het kader van deze studie ontwikkelde criteria voor isolatie/onteigening niet zijn toegepast op de berekende ontwikkelingsscenario's. Toepassing van de in deze studie ontwikkelde criteria voor de isolatie van woningen tegen vliegtuiggeluid op het scenario 2014 leidt tot volgende gegevens, die hij benadering reeds een idee geven van de omvang van de te verwachten problematiek :

- Isolatie van nachtvertrekken binnen de L_{night} -contouren
Rekening houdend met een natuurlijke geluidwering gelijk aan 25 dB van een gevel met ramen in gesloten toestand en een toegestaan equivalent binnenniveau van 25 dB(A), is nachtisolatie vereist binnen de L_{night} -geluidscontouren van 50 dB(A). De geluidscontouren zijn echter maar vanaf 55 dB(A) berekend. Becijferd kan worden dat in de contourzone 55-60 reeds 6607 inwoners zullen vallen in het scenario 2014 (op basis van bevolkingsgegevens 2001) en in de contourzone 60-65 reeds 3451 inwoners. Dit betekent dat 10.058 omwonenden (of ca. 4000 woningen) in aanmerking komen voor een nachtisolatie in het isolatiebereik 30-40 dB(A). In de contouren > 65 dB(A) is isolatie bouwtechnisch niet meer mogelijk en dient tot onteigening overgegaan te worden. In totaal vallen hieronder 473 inwoners (of ca. 200 woningen).
Mogelijk strengere isolatiecriteria op basis van frequentiecontouren ($L_{Amax, 5x}$ en $L_{Amax, 10x}$) zijn niet onderzocht omdat hierover onvoldoende gegevens in het MER zijn terug te vinden. Deze worden wel relevant bij een structureel nachtverkeer van ca. 20 bewegingen per nacht zoals bij de milieu-aanvraag aangevraagd door de luchthavenbeheerder. Bovendien is nog niet rekening gehouden met het feit dat de berekende buitenniveaus zoals voorgesteld door de berekende contouren nog met 3 dB verhoogd moeten worden om te komen tot het vereiste beoordelingsniveau van 2 in voor de gevel. Hiervan is in bovenstaande abstractie gemaakt maar dit is natuurlijk een niet te verwaarlozen factor.
- Isolatie van dagvertrekken binnen de dag- en avondcontouren (L_{day} 07-19 u, $L_{evening}$ 19-23)
Voor dagisolatie wordt een gewogen beoordeling toegepast waarbij de avondwaarden met 5 dB verhoogd worden. Uitgangspunt is een toegestaan binnenniveau van 35 dB(A) in dagvertrekken. Dagisolatie is dus benodigd in de $L_{Aeq, dag}$ contouren vanaf 60 dB(A). Van de avondcontouren wordt even abstractie gemaakt. In het MER zijn de cijferwaarden voor L_{day} en $L_{evening}$ niet vermeld. Bij benadering wordt uitgegaan van de $L_{Aeq, dag}$ waarden beoordeeld op basis van de periode 06-23 u. In het scenario 2014 zullen zich 9041 inwoners bevinden in de $L_{Aeq, dag}$ contourzones 60-65, 65-70 en 70-75. Dit betekent dat ca. 3600 woningen in aanmerking komen voor een isolatie van dagvertrekken in een isolatiebereik 25-40 dB(A). Ca. 42 inwoners zouden zich in een onteigeningszone bevinden. Er is hierbij nog geen rekening gehouden een noodzakelijke verhoging van 3 dB om het beoordelingsniveau op 2 in voor de gevel vast te stellen, zodat de waarden aan de veilige kant zijn.

De cel Geluid, Trillingen en NIS is van oordeel dat het MER onvoldoende is uitgewerkt om aan te tonen dat de omgeving van de luchthaven voldoende draagkracht heeft indien uitgegaan wordt van het ontwikkelingsscenario 2014. Hiertoe vertoont de MER een aantal leemten. De effectbeschrijving op het vlak geluidshinder is onvoldoende beschreven en becijferd. De milderende maatregelen (isolatie / ruimtelijke ordening) zijn nauwelijks uitgewerkt. Het MER is dan ook geen voldoende basis om een gefundeerde uitspraak te doen in dit -vergunningsdossier. De voorzichtige houding zoals die blijkt uit de beslissing van de bestendige Deputatie met een beperkende voorwaarden in de vorm van een relatief stand-still van het aantal nacht vlucht en op 1080 bewegingen, is dan ook begrijpelijk. We adviseren dan ook om elk nieuw uitbatingsscenario (zoals door de beroepsindiener gevraagd in de vorm van een gereduceerd aantal nachtvlucht en) te onderwerpen aan degelijke impactstudie. (...)'

Overwegende dat de bestendige deputatie in het bestreden besluit volgende beperkingen van het aantal vluchten tussen 23.00 uur en 06.00 uur heeft opgelegd:

- 270/kwartaal voor toestellen > 6 ton
- 38/kwartaal voor toestellen < 6 ton

dat de bestendige deputatie hiermee het aantal potentieel ernstig gehinderden wil beperken tot 70% van, het aantal potentieel ernstig gehinderden van het referentiejaar 1998;

Overwegende dat in het MER werd gezocht naar een scenario dat een 'stand still' betekent ten opzichte van de geluidssituatie in 1998; dat de simulatie werd gemaakt met onderstaande vluchtaantallen : 37.412 passagiersbewegingen (1.643 geregelde vluchten, 1.769 charters en 34.000 andere) en 10.526 cargovluchten; dat in dit scenario het aantal potentieel sterk gehinderden 3.852 bedraagt, wat nagenoeg een 'stand still' betekent ten opzichte van 1998 (het eerste jaar waarvoor er geluidscontouren werden opgemaakt);

dat de Europese verbanning van de lawaaierigste toestellen, de zogenaamde Hoofdstuk II-vliegtuigen, die het vrachtverkeer op de luchthaven bepaalden, heeft gezorgd voor een drastische verandering van de vlootsamenstelling; dat sinds 1 januari 2000 er op de luchthaven een verbod geldt op opstijgingen van Hoofdstuk II-vliegtuigen tussen 23.00 uur en 07.00 uur; dat sinds 1 april 2002 de uitfasering van Hoofdstuk II-vliegtuigen op Europese luchthavens compleet is, waardoor deze vliegtuigen ook tijdens de dagperiode niet meer worden toegelaten; dat dit verbod er mede de oorzaak van is dat het aantal potentieel gehinderden in de periode 1998-2002 sterk is afgenomen (van 3.677 tot 554);

dat de milieuwinst die er geboekt is ten gevolge van het gebruik van minder lawaaierige toestellen voor een deel kan vertaald worden in groei voor de luchthaven, door een toename van het aantal vluchten; dat als referentie het aantal potentieel gehinderden van 1998 wordt gekozen, maar dat er wel rekening mee dient gehouden te worden dat er toen nog zeer luidruchtige toestellen gebruikt werden (bovenvermelde Hoofdstuk II-vliegtuigen) die nu zo goed als niet meer vliegen; dat het dus aangewezen is om, zoals de bestendige deputatie in haar bestreden besluit heeft gedaan, de grens van het aantal potentieel ernstig gehinderden terug te brengen tot ongeveer 70% van het aantal van 1998, waarbij wordt rekening gehouden met de bevolkingsgegevens van 2001; dat in het bestreden besluit onder bijzondere voorwaarde a. bijgevoegd dient te worden dat het aantal potentieel ernstig gehinderden maximum 2.700 mag bedragen (= 70% van het aantal van referentiejaar 1998);

Overwegende dat de exploitant op elk moment een aanvraag tot wijziging van de bijzondere voorwaarden of een aanvraag tot verandering mag indienen; dat het geen zin heeft om in de milieuvergunning voorwaarden op te leggen waaraan moet worden voldaan om een aanvraag in te dienen; dat een dergelijke

aanvraag dient geëvalueerd te worden op het moment dat ze wordt ingediend; dat het bijgevolg aangewezen is in het bestreden besluit de bijzondere voorwaarde a.3. te schrappen;

Overwegende dat met het oog op de beperking van de geluidshinder voor de omgeving het noodzakelijk is, naar analogie met de benadering gehanteerd voor de milieuvergunning van de luchthaven van, Zaventem, de volgende voorwaarden op te leggen :

- een beperking van het aantal vliegbewegingen in de periode tussen 23.00 en 06.00;
- de verplichting om per vliegbeweging de Quota Count (QC) te bepalen, dit is de geluidshoeveelheid per beweging, zowel voor de periode tussen 23.00 uur en 06.00 uur als de periode tussen 06.00 uur en 07.00 uur; dat deze Quota Count als volgt bepaald wordt :

$$QC = \text{met } 10^{(G-85)/10}$$

met G = maatstaf voor het bij de landing of het opstijgen gemeten geluidsniveau uitgedrukt in EPN (dB); bedoelde QC vormt aldus tevens een goede maatstaf om de hinderervaring door omwonenden tot een aanvaardbaar niveau te beperken;

- een maximale QC voor de periode tussen 23.00u en 06.00u;
- de totale geluidshoeveelheid (QC) per seizoen, geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tussen 23.00 uur en 06.00 uur;
- jaarlijks per seizoen (zomerseizoen, winterseizoen) moet een rapport worden ingediend, waarin een overzicht wordt gegeven van de hoeveelheid vliegbewegingen tijdens de nacht per vliegtuigtype met hun bijhorende QC-waarde en waarin de totale geluidshoeveelheid van de vertrekkende vliegtuigen per seizoen wordt berekend; dit rapport dient te worden bezorgd aan de buitendienst West-Vlaanderen en het hoofdbestuur van de afdeling Milieuvergunningen, aan de afdeling Milieu-inspectie en aan de cel Geluid van de afdeling Aminabel;

Overwegende dat de exploitant aansluitend op de hoorzitting van 24 januari 2005 van de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie, een studie heeft laten uitvoeren naar de geproduceerde QC op de luchthaven; dat daaruit blijkt dat er in het referentiejaar 1998 voor de periode van het deel van de nacht tussen 23.00u en 06.00u door de vertrekkende vliegtuigen een totale QC van 35.853 werd geproduceerd; dat in 2003 tussen 23.00u en 06.00u door de vertrekkende vliegtuigen een totale QC werd geproduceerd van 17.335; dat er in beide jaren een vergelijkbaar aantal nachtvluchten was met toestellen > 6 ton; dat de sterke daling van de totale QC te wijten is aan het gebruik van geluidsarmere toestellen; dat het verantwoord is om, naar analogie met het maximum aantal potentieel ernstig gehinderden, als norm 70 % van het totale geluidsniveau van de vertrekkende vliegtuigen van het jaar 1998 op te leggen, zijnde een jaarlijkse totale QC (voor het deel van de nacht tussen 23.00u en 06.00 u) van 25.100;

Overwegende dat aangaande de mogelijke beperkingen van de maximale QC gedurende het deel van de nacht van 23.00u tot 06.00 u de exploitant tijdens het horen door de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie verder het volgende verklaarde :

- de exploitant stelt uitdrukkelijk dat een maximale QC van 12 tijdens de nacht, zoals opgelegd voor de luchthaven Brussel-Nationaal, momenteel niet haalbaar is;
- dat op dit moment het meest luidruchtige toestel (Antonov 124) een QC van maximum 86,1 heeft bij het landen; dat met dit toestel echter nog maar weinig vluchten worden uitgevoerd;
- dat het volgens de exploitant noodzakelijk is dat het toestel B747-200 nog zeker 5 jaar kan landen en opstijgen tijdens de nacht op de luchthaven van Oostende; dat dit toestel een maximale QC van 81,3 heeft;

- dat voormeld toestel B747-200 mogelijkerwijze tegen 2010 zal kunnen vervangen worden door stillere toestellen met een maximale QC van 36,3;
- dat tegen 2015 een QC van 12 haalbaar wordt geacht;

Overwegende dat - zoals de exploitant toelichtte tijdens het horen door de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie - de aanvraag, gerelateerd naar QC en aantal vluchten voor wat betreft het deel van de nacht van 23.00 uur tot 06.00 uur als volgt kan samengevat worden :

- met onmiddellijke ingang, op jaarbasis :
 - een maximum individuele QC van 82;
 - 2.730 subsonische vliegbewegingen (landen + opstijgen) en 1.000 propellers (kleine toestellen);
 - een maximum totale QC gelijk aan deze van het referentiejaar 1998, te weten 50.000 in totaal voor alle vliegbewegingen en 35.853 voor de vertrekkende vluchten;
- ten vroegste vanaf het jaar 2010 kan de maximum individuele QC tot 37 gereduceerd worden;
- ten vroegste vanaf het jaar 2015 kan de maximum individuele QC tot 12 gereduceerd worden;

Overwegende dat, zoals hoger al uiteengezet, de bestendige deputatie in haar bestreden beslissing als uitgangspunt hanteert dat het aantal potentieel sterk gehinderden hoogstens nog 70 % mag bedragen van het referentiejaar 1998; dat dit uitgangspunt verantwoord is in het licht van de evolutie sedert 1998 tot 2003 en kan worden gehandhaafd; dat de hoger vermelde gegevens duidelijk maken dat dit uitgangspunt technisch niet kan worden gehaald bij de door de exploitant gevraagde QC's en uitbreiding van het aantal subsonische vliegbewegingen op jaarbasis gedurende de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur van 888 tot 2.730 bij een maximale-individuele QC 82, een totale QC = 50.000 en een totale QC van de vertrekkende vliegtuigen = 35.000; in de bestreden beslissing wordt het maximum aantal vliegbewegingen gedurende de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur dan ook terecht beperkt tot 270 subsonische vliegbewegingen per kwartaal en 38 vliegbewegingen per kwartaal met toestellen < 6 ton; dat het tevens aangewezen is om de gefaseerde afname van de maximale QC per vlucht, zoals op de hoorzitting haalbaar werd geacht door de exploitant, zijnde :

- $QC_{max} = 82$ met onmiddellijke ingang
- $QC_{max} = 37$ vanaf 1 januari 2010
- $QC_{max} = 12$ vanaf 1 januari 2015

als bijzondere voorwaarde in de vergunning op te leggen;

Overwegende dat de exploitant in zijn beroepschrift vraagt om de beperking van het aantal vluchten per jaar op te leggen in plaats van per kwartaal; dat het echter noodzakelijk is dat het aantal vluchten tussen 23.00 uur en 06.00 uur zo goed mogelijk wordt gespreid over het jaar; dat het om die reden aangewezen is de beperking per kwartaal te behouden; dat echter, indien in een bepaald kwartaal het aantal vluchten tussen 23.00 uur en 06.00 uur lager zou liggen dan het maximum toegelaten aantal, dit eventueel mag gecompenseerd worden in een daaropvolgend kwartaal van hetzelfde jaar, waarbij echter wel de beperking geldt dat het maximaal toegelaten aantal vluchten tussen 23.00 uur en 06.00 uur in dat kwartaal dan met maximum 10 % mag worden verhoogd;

Overwegende dat onder bijzondere voorwaarde f van het bestreden besluit verscheidene maatregelen zijn opgelegd ter voorkoming van geluidshinder; dat een van die maatregelen inhoudt dat de exploitant, om de nachtelijke bewegingen te ontmoedigen, de huidige prijzenpolitiek voor nachtvluchten dient te handhaven en moet nagaan of dit eventueel kan verhoogd worden; dat de exploitant in zijn beroepschrift stelt dat hij dergelijke prijzenpolitiek wenst te blijven voeren; dat de prijzen van De luchthavenvergoeding echter niet kunnen vastgelegd worden in een milieuvergunning; dat het bijgevolg aangewezen is om de betreffende maatregel onder bijzondere voorwaarde f te schrappen;

Grondlawaaai

Overwegende dat het grondgeluid voornamelijk bepaald wordt door :

- het geluid van taxiënde vliegtuigen, wanneer ze zich van of naar de landingsbaan begeven;
- het geluid van de hulpmotor bij de afhandeling van een vlucht;

Overwegende dat de afdeling ANINABEL in haar subadvies van 12 januari 2005 het volgende stelt :

'In de beschrijving van de impact van het grondlawaaai, beschreven op basis van het meetpunt in de Prins Roselaan ter hoogte van de meest nabije woningen aan de noordzijde van de luchthaven, wordt aangetoond dat de relevante immissiewaarden de geldende immissiecriteria conform Vlareem voor als incidenteel geluid beschouwde geluids gebeurtenissen (grondlawaaai van taxiën, APU,...) hier 's nachts regelmatig overschrijden. Dit geldt volgens het MER ook voor individuele passages van het nabije wegverkeer, wat ons inziens onterecht als een verzachtende omstandigheid wordt aangevoerd. Strikt genomen mag het aanwezige wegverkeerslawaaai immers niet op dezelfde wijze beoordeeld worden; wegverkeerslawaaai valt immers niet onder de voorschriften die gelden voor VLAREM in gedeelde inrichtingen.

De voorgestelde milderende maatregelen en aanbevelingen zijn niet nader uitgewerkt en zijn voor alle scenario's dezelfde, zodat- ook hier geen uitsluitel kan gegeven worden over de aanvaardbaarheid van scenario 2014'.

Overwegende dat er in het bestreden besluit verscheidene maatregelen zijn opgelegd om het grondlawaaai te beperken; dat, indien deze maatregelen zorgvuldig worden uitgevoerd, de hinder voor de omwonenden ten gevolge van het grondlawaaai tot een aanvaardbaar niveau kan worden beperkt; dat het de taak is van de toezichthoudende overheid om na te gaan of deze voorwaarden steeds worden nageleefd;

Lucht en geur

Overwegende dat in het bestreden besluit een beperkte monitoring, 4 meetcampagnes van 1 week per jaar, wordt opgelegd voor NO_x, VOS en geur;

Overwegende dat uit het MER blijkt dat er voor het scenario 2014 geen overschrijdingen worden verwacht voor wat betreft NO_x, SO₂, CO, stof en VOS; dat er wel een significante toename van de geurhinder zal zijn;

Overwegende dat in opdracht van de afdeling Personenvervoer en Luchthavens van de administratie Wegen en Verkeer een luchtstudie werd uitgevoerd op en rond de luchthaven Oostende-Brugge; dat hierover in januari 2004 een rapport werd opgemaakt (nr. 2004/MIM/R/11); dat daaruit blijkt dat er vooral in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven geur wordt waargenomen; dat de milderende maatregelen er dus op moeten gericht zijn de geurwaarneming en geurhinder in dit gebied terug te brengen tot deze in het verder gelegen gebied; dat in deze studie een aantal milderende maatregelen worden voorgesteld; dat het opportuun is deze maatregelen als bijzondere voorwaarde op te leggen;

dat er over deze problematiek van luchtmissies al uitgebreide studies zijn gevoerd rond de (veel grotere) luchthaven Brussel-Nationaal; dat daaruit bleek dat het vliegtuigverkeer en de luchthaven de luchtkwaliteit van de omgeving niet in het gedrang brengen;

dat het bijgevolg niet nodig is om 4 meetcampagnes per jaar uit te voeren; dat, aangezien er in de toekomst een stijging van het vliegverkeer kan worden verwacht, het aangewezen is om ter controle tenminste iedere 5 jaar een dergelijke monitoring uit te voeren; dat, in het geval er toch overschrijdingen of problemen zouden blijken met één of meerdere parameters, er dan een uitgebreid onderzoek dient te gebeuren en er een actieplan dient te worden opgesteld en uitgevoerd;

Overwegende dat als bijzondere voorwaarde werd opgelegd dat de exploitant moet nagaan of vliegtuigen niet kunnen worden gesleept van de landingsbaan naar de apron en vice versa; dat dit een maatregel is die op geen enkele

luchthaven wordt toegepast; dat deze maatregel een risico inhoudt voor de luchtvaartveiligheid; dat het bijgevolg aangewezen is om de betreffende zin uit bijzondere voorwaarde g. te schrappen; dat de exploitant wel moet zoeken naar maatregelen die het taxiën van vliegtuigen zo veel mogelijk beperken;

Afvalwater

Overwegende dat er een waterevaluatiestudie werd uitgevoerd (rapport Grontmij Clerckx 2003a en 2003b); dat daarin werd nagegaan in welke mate de afvoer van enerzijds bedrijfs- en huishoudelijk afvalwater en anderzijds potentieel verontreinigd hemelwater, gescheiden zou kunnen plaatsvinden;

dat een groot aantal lozingspunten op het openbare stelsel van grachten en waterlopen een degelijk beheer onmogelijk maakt; dat vele waterafvoerleidingen ook in een slechte toestand verkeren;

dat in het bestreden besluit werd opgelegd dat de exploitant een faseringsplan met timing dient op te maken van de verschillende maatregelen die dienen uitgevoerd te worden (bijzondere voorwaarde h.)

- aanpassing DWA-leiding langs de landzijde technisch gebouw, passagiersgebouw en vrachtgebouw;
- de aanleg van een nieuw rioleringsstelsel bestaande uit een oostelijk en westelijk circuit dat enkel bestemd is voor de afvoer van hemelwater afkomstig van het vliegveld en met aansluiting op de Kalkaertvijver die als bufferbekken fungeert;
- vervanging van het oude interne rioleringsnet zoals opgenomen in de studie Grontmij Clerckx (2003 b);
- er dient voldoende buffering te worden voorzien in de vijver vooraan het luchthavengebouw; bij de parkings dient er gezorgd te worden voor voldoende infiltratie van het hemelwater en rond de nieuwbouw langs de Nieuwpoortsesteenweg dient een groenaanplanting te worden voorzien alsook opvang van dakwater;
- er dient een onderzoek te gebeuren naar de economische en technische haalbaarheid van hergebruik van opgevangen regenwater;
- de afwatering van apron I dient te gebeuren via een koolwaterstofafscheider;

Overwegende dat er twee grote afleidingsassen (westelijk en oostelijk circuit) zullen worden voorzien zodat al het potentieel verontreinigd hemelwater kan worden opgevangen via buffering en worden afgevoerd naar de Kalkaertvijver;

dat de impact van brandstoffen op het ontvangende oppervlaktewater momenteel enkel wordt beperkt in de omgeving van apron 2, door middel van 3 KWS-afscheiders en 3 bufferbekkens;

dat voor het stelsel aan de oostzijde van de luchthaven, waaronder ook de nieuwe inschepingsvloer apron 1 (nog niet in gebruik), er geen buffering is voorzien, waardoor bijvoorbeeld de afvoer van smeltwater in het Steenovengeleed voor directe verontreiniging kan zorgen; dat volgens het MER geen KWS-afscheider voorzien wordt voor apron 1; dat de exploitant in zijn beroepsschrift vraagt om de bijzondere voorwaarde- van het bestreden besluit, die verplicht de afwatering van apron 1 te laten gebeuren via een KWS-afscheider, te schrappen; dat echter, om verontreiniging (door morsen brandstof, afvoer smeltwater,...) van het Steenovengeleed te beperken, een KWS-afscheider noodzakelijk is; dat bij calamiteiten (bv. crash, brand,...) op apron 1 het aanwezige pompstation dient afgesloten te worden, om te vermijden dat de eventuele verontreiniging naar het oppervlaktewater stroomt;

Overwegende dat de exploitant in een aanvullende nota stelt dat het voorzien van een KWS-afscheider- voor een oppervlakte van 64.000 m² (oppervlakte apron 1) een enorme investering zou vragen; dat het plaatsen van een by-pass systeem vóór de KWS-afscheider de kostprijs zou verlagen; dat bij dit systeem rekening wordt gehouden met het debiet en de tijdsduur van het wassende hemelwater; dat tijdens het begin van een regenbui het eerste afgevoerde water mogelijke verontreinigd kan zijn met koolwaterstoffen; dat dit eerste regenwater

door de KWS-afscheider zal geleid worden; dat na een korte periode de eventueel verontreinigende koolwaterstoffen zijn weggewassen, maar het debiet van het af- te voeren water toeneemt; dat door het voorzien van een by-pass, het eerste deel van het afgevoerde hemelwater door de KWS-afscheider wordt geleid en het resterende overgrote deel van het debiet via de by-pass versneld kan afvloeien; dat op die manier de grootte van de KWS-afscheider kan beperkt worden; dat dit, systeem kan aanvaard worden;

Overwegende dat het RWA-stelsel aan de oude luchthaven, waar de inscheping (apron 3) en bevoorrading van kleinere vliegtuigen en helikopters gebeurt, momenteel zonder KWS-afscheider aangesloten is op de bermgrachten van de Nieuwpoortsesteenweg; dat er ook in de toekomst geen KWS-afscheider voorzien wordt; dat het hemelwater dat via de apron in het oppervlaktewater komt steeds potentieel verontreinigd is met brandstof e.d.; dat het niet verantwoord is dat dit potentieel -verontreinigd hemelwater ongezuiverd in het oppervlaktewater terecht komt; dat er hier dus ook een KWS-afscheider dient te worden geplaatst; dat er ook een bescherming van het oppervlaktewater dient te worden voorzien in het geval van grote calamiteiten; dat in de studie van Grontmij Clerckx wordt voorgesteld de afwatering van apron 3 af te leiden via een nieuwe riool naar een bufferbekken dat kan worden afgesloten bij calamiteiten; dat het aangewezen is deze maatregelen op te leggen als bijzondere voorwaarden;

Overwegende dat 'bijzondere voorwaarde h. van het bestreden besluit stelt dat de maatregelen van het faseringsplan binnen een termijn van 5 jaar dienen te zijn uitgevoerd; dat de exploitant stelt dat de aanleg van een nieuw rioleringsstelsel en de vervanging van het oude interne rioleringsnet niet binnen die termijn kan uitgevoerd worden omdat hiervoor onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn; dat een termijn van 5 jaar inderdaad vrij kort is; dat het echter wel belangrijk is dat deze maatregelen zo snel mogelijk worden uitgevoerd, zodat het oppervlaktewater beschermd wordt tegen verontreiniging; dat het daarom kan toegestaan worden om voor deze 2 maatregelen een maximum termijn van 10 jaar te voorzien; dat de overige maatregelen opgelegd in de bijzondere voorwaarde h. wel binnen de 5 jaar dienen te worden uitgevoerd;

Overwegende dat onder bijzondere voorwaarde e. aan de exploitant de verplichting wordt opgelegd om onmiddellijk een afsluitsysteem te voorzien waardoor bij grote calamiteiten de riolering kan afgesloten worden van de afvoer van verontreinigd hemelwater afkomstig van de apron; dat deze maatregel zit vervat in de twee bovenvermelde maatregelen, namelijk de aanleg van een nieuw rioleringsstelsel en de vervanging van het oude interne rioleringsnet; dat het aangewezen is deze voorwaarde te verplaatsen naar bijzondere voorwaarde h. bij de maatregelen die binnen de 10 jaar dienen te worden uitgevoerd;

Overwegende dat er onder bijzondere voorwaarde e. van het bestreden besluit aan de exploitant werd opgelegd om een extern deskundige aan te stellen om de impact van de lozingen op de Kalkaertvijver op te volgen en te evalueren; dat dit uiteraard pas dient te gebeuren als er ook effectief wordt geloosd op de Kalkaertvijver; dat dit zo vermeld staat in de bijzondere voorwaarde; dat er bijgevolg geen reden is om de betreffende voorwaarde aan te passen;

Overlegcommissie

Overwegende dat in bijzondere voorwaarde j. van het bestreden besluit werd opgelegd dat de overlegcommissie minstens 3 maal per jaar dient samen te komen voor overleg; dat de exploitant vraagt om de vergaderfrequentie te beperken tot 1 à 2 keer per jaar; dat er in de toekomst een toename van het vliegverkeer kan verwacht worden en er ook grote aanpassingen staan te gebeuren betreffende de afvoer van afvalwater; dat een luchthaven een inrichting is met een groot hinderaspect t.o.v. de omgeving; dat een nauwgezette opvolging van de activiteiten van de luchthaven zeer belangrijk is; dat het

bijgevolg aangewezen is de vergaderfrequentie van 3 keer per jaar te behouden; dat het wel aangewezen is om de zin 'De exploitant kan slechts - onder de hier geschetste voorwaarden - een verhoging vragen van het aantal commerciële nachtvluchten voor toestellen > 6 ton na voorafgaandelijk advies van de overlegcommissie te hebben ingewonnen' te schrappen om redenen zoals reeds aangehaald onder de rubriek 'luchtgeluid';

Veiligheid

Overwegende dat bij de aanvraag een gunstig advies werd gevoegd van de brandweer van Oostende; dat aan de voorschriften, voorgesteld door de brandweer steeds moet worden voldaan; dat wat betreft de veiligheidsrisico's voor de omwonenden in de aanvliegroutes, kan aangenomen worden dat deze aanvaardbaar zijn; dat de internationale veiligheid-voorschriften steeds van toepassing zijn;

Kadastrale percelen

Overwegende dat in de lijst met kadastrale percelen in het bestreden besluit een materiële fout is geslopen; dat het perceelsnummer 'OOSTENDE 11 AFD (D.MIDDELK. - LEF.) A 0026/' moet vervangen worden door 'OOSTENDE 11 AFD (D.MIDDELK.-LEF.)A 0026/C';

Overwegende dat een van de beroepers aanhaalt dat een transformator van het opvangcentrum niet zou zijn aangevraagd; dat er echter enkel kan geoordeeld worden over wat er is aangevraagd door de exploitant; dat een inrichting die niet is aangevraagd bijgevolg ook niet kan worden vergund; dat de betreffende transformator in het kader van deze vergunning voor de luchthaven van Oostende bijgevolg niet vergund wordt;

Overwegende dat de aanspraken en bezwaren aangehaald door de beroepsdieners in de voorgaande overwegingen voldoende werden geëvalueerd;

dat aangaande de opmerking van beroeper Bond Beter Leefmilieu, volgens dewelke een indicator voor ontwaakreacties rekening moet houden met piekniveaus en het aantal vluchten, inzonderheid nog kan gesteld worden dat deze opmerking kan worden bijgetreden; dat zoals in vorige overwegingen uitgebreid is toegelicht in dat licht bijkomende bijzondere voorwaarden worden opgelegd inzake QC's, zowel individueel als in totaal; dat de vaststelling van een SEL-immissiegrenswaarde echter niet thuishoort in een milieuvergunningenbesluit maar wel in een milieukwaliteitsnormenbesluit; dat de EG-regelgeving vooralsnog geen dergelijke immissienorm heeft vastgesteld;

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 aangepaste milieuvergunningvoorwaarden, tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt;

Overwegende dat er bijgevolg aanleiding toe bestaat de gevraagde vergunning te verlenen, mits aanpassing van de bijzondere voorwaarden;

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

Het beschikkend gedeelte luidt als volgt :

"Artikel 1. De ontvankelijk bevonden beroepen van :

- Internationale Luchthaven Oostende-Brugge, Afdeling Personenvervoer en Luchthavens, Nieuwpoortsesteenweg 889 te 8400 Oostende;
- Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen v.z.w., Tweekerkenstraat 47 te 1000 Brussel;
- de heer Johan Ingels, Stuiverstraat 39 te 8400 Oostende;
- de heer Albert Doyen, Schermlantenstraat 75-B11 te 8400 Oostende;

- Meester Johan Verstraeten, Vaartstraat 70 te 3000 Leuven, raadsman van de heer Frederik Musschoot, de heer Roland Beernaert, de heer Marcel Heintjens, de heer Jacques Denecker, de heer Jan Vandecasteele, de heer Karel Horemans, de heer Ronny Van Der Weijde en de vzw Wibo,

aangetekend tegen het besluit met kenmerk 35013/152/1/A/4 van 19 oktober 2004 van de bestendige deputatie van de provincieraad van West -Vlaanderen, houdende

1. verlenen van de milieuvergunning, voor een termijn verstrijkend op 19 oktober 2024, aan de internationale Luchthaven Oostende, Nieuwpoortsesteenweg 889 te 8400 Oostende, om een luchthaven, gelegen te 8400 Oostende, Nieuwpoortsesteenweg 889 (kadastrergegevens in bijlage), verder te exploiteren en te veranderen door wijziging, uitbreiding en toevoeging, zodat de inrichting voortaan zou omvatten:

- vliegveld bestaande uit:
 - één start- en landingsbaan (26/08) van asfalt en beton met een lengte van 3200 meter, een breedte van 45 meter (plus een strook van 2 x 7,5 meter);
 - vluchten: vrachtluchten, chartervluchten, intercontinentale vluchten, commerciële vluchten, trainingsvluchten, (lokale) touringsvluchten, e. a.
 - taxibanen
 - Apron 1: standplaats voor 6 vliegtuigen van het type 'wide bodies'
 - Apron 2: plaats voor 20 vliegtuigen waaronder 8 standplaatsen voor 'wide bodies type 3747 of A124'
 - Apron 3: kleine luchtvaart (toestellen van de vliegschool en de general aviation)
 - max. aantal bewegingen : zie bijzondere voorwaarden in art. 4 van dit besluit;
- lozen van bedrijfsafvalwater met een maximaal debiet van 286 m³/jaar in de openbare riolering;
- lozen van huishoudelijk afvalwater in de openbare riolering met een max. debiet van 19 m³/uur, 93 m³/dag en 33.794 m³/jaar;
- 3 noodgroepen met een totaal elektrisch vermogen van 1500 kW
 - noodgroep vrachtgebouw: 250 kW
 - no- break vrachtgebouw: 1000 kW
 - noodgroep naderingsverlichting 250 kW
- 14 H.S. transformatoren van: 11 x 250 kVA, 2 x 315 kVA, 1 x 800 kVA;
- 1 H.S. transformator van 1500 kVA;
- 18 batterijmodules met een totaal elektrisch vermogen van 263.312 VAh
 - batterijkast 1 localiser 26: 2 x 14400 VAh;
 - batterijkast 2 localiser 26: 2 x 20800 VAh;
 - batterijkast 3 localiser 26: 2 x 20400 VAh;
 - batterijkast 4 localiser 26: 2 x 20400 VAh;
 - batterijkast 1 baanverlichting: 1 x 14400 VAh;
 - batterijkast 2 baanverlichting: 1 x 20400 VAh;
 - batterijkast 3 baanverlichting: 1 x 20400 VAh;
 - batterijkast 4 baanverlichting: 1 x 20800 VAh;
 - batterijmodule technisch gebouw: 2 x 1656 VAh;
 - batterij naderingsverlichting en startbaanverlichting: 1 x 3200 VAh;
 - batterij naderingsverlichting: 1 x 7200 VAh;
 - batterij vrachtgebouw No- Brek: 1 x 14400 VAh;
 - batterij vrachtgebouw Noodgroep: 1 x 7200 VAh;
- stalplaatsen voor 40 voertuigen;
- 2 garages met 2 schouwputten en één hefbrug;

- 3 wasplaatsen voor het reinigen van max. 2 voertuigen/dag voor de 3 wasplaatsen samen;
- 25 airco's met een totale drijfkracht van 144,23 kW, 20 frifo's met een totaal vermogen van 10 kW en 2 luchtcompressoren met een totaal vermogen van 24 kW zodat de totale drijfkracht 178,23 kW bedraagt;
- een opslag van oxiderende, schadelijke, corrosieve en irriterende stoffen met een totale hoeveelheid van 9828 kg (blusschuim: 6944 kg in vaten, afvalbluswater: 2170 kg in vaten koelmiddel (glycoshell) : 714 kg in recipiënten);
- een opslag van F2- producten met een totale hoeveelheid van 900 liter (kerosine: 840 l in vaten en black vernis: 60 l in bussen);
- een opslag van P3- producten met een totale hoeveelheid van 16874 liter
- mazout:
 - ondergrondse houders: 1 x 3000 l, 1 x 10500 l
 - bovengrondse houders: 1 x 714 l, 2 x 1200 l
 - transmissie: 200 liter in bussen
 - automat. transmissie vloeistof: 60 l
- een opslag van P4-producten met een totale hoeveelheid van 3345 l
- afvalolie: 840 l in vaten
- olie: 840 l + 620 + 418 l in vaten
- koelmiddel (glycoshell): 627 l in recipiënten
- opslag van gevaarlijke stoffen in kleine verpakkingen met een totale hoeveelheid van 2530 kg/l
- olie: 840 l in recipiënten
- black vernis: 60 l in bussen
- transmissie: 200 l in bussen
- olie: 620 l in kleine verpakkingen
- aut. transmissie vloeistof: 60 liter kleien verpakkingen
- diverse producten in magazijn: 200 l/kg
- Pl- en F2- producten in veiligheidskast: 400 l/kg
- diverse producten in de afdeling metaalbewerking: 150 l/kg
- werkplaats met houtbewerkingmachines met een totaal vermogen van 12,6 kW;
- een werkplaats met metaalbewerkingmachines met een totaal vermogen, van 10,65 kW;
- 3 noodgroepen bestaande uit dieselmotoren met een totale drijfkracht van 1479,08kW
 - noodgroep vrachtgebouw: 1 x 287,04 kW
 - no- break vrachtgebouw: t x 905 kW
 - noodgroep naderingsverlichting: 1 x 287, 04 kW
- 3 stookinstallaties met een totaal warmtevermogen van 3.708 kW
- stookinstallaties: 1 x 73 kW, 1 x 1335 kW en 1 x 2300 kW
- een opslag van zout: 25 ton;

2. het weigeren van de vergunning voor het aantal bewegingen dat hoger ligt dan wat onder art. 4 van dit besluit bij de bijzondere voorwaarden is vermeld, worden gedeeltelijk gegrond verklaard.

Art. 2. De bestreden beslissing nr. 35013/152/1/A/4 van 19 oktober 2004 van de bestendige deputatie van de provincieraad van West-Vlaanderen, houdende het gedeeltelijk verlenen van de milieuvergunning, voor een termijn verstrijkend op 19 oktober 2024, aan de Internationale Luchthaven Oostende, Nieuwpoortsesteenweg 889 te 8400 Oostende, om een luchthaven, gelegen te 8400 Oostende, Nieuwpoortsesteenweg 889, verder te exploiteren en te veranderen door wijziging, uitbreiding en toevoeging, wordt gewijzigd als volgt

1° In artikel 1, worden in de tabel met de lijst van kadastrale percelen de woorden

'OOSTENDE 11 AFD (D.MIDDELK.-LEF.)A 0026/'

vervangen door de woorden

'OOSTENDE 11 AFD (D.MIDDELK. -LEF.)A 0026/C';

2° In artikel 4, bijzondere voorwaarden, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) Het punt a wordt vervangen door wat volgt:

'a. Voor de commerciële vluchten in de periode tussen 23.00 uur en 06.00 uur gelden volgende beperkingen:

1. Voor civiele subsonische straalvliegtuigen:
-maximum 270 bewegingen/kwartaal en 1.080 bewegingen/jaar;

2. Voor toestellen < 6 ton:
-maximum 38 bewegingen/kwartaal en 152 bewegingen/jaar;

3. Indien in een bepaald kwartaal of in bepaalde kwartalen het aantal bewegingen lager is dan het toegelaten aantal, mag dit gecompenseerd worden met een verhoging van het aantal bewegingen in een daaropvolgend kwartaal binnen hetzelfde kalenderjaar, waarbij het maximaal aantal vluchten op jaarbasis uiteraard niet wordt overschreden. Deze verhoging van het aantal bewegingen mag maximaal 10 % bedragen. Dergelijke verhoging van het aantal bewegingen dient steeds schriftelijk te worden gemeld aan de buitendienst West-Vlaanderen en het hoofdbestuur van de afdeling Milieuvergunningen, aan de afdeling Milieu-inspectie en aan de cel Geluid van de afdeling Aminabel.

4. De maximum toegelaten geluidshoeveelheid per vliegbeweging tussen 23.00 uur en 06.00 uur:

-tot 31 december 2009: $QC_{\max} = 82$;

-van 1 januari 2010 tot 31 december 2014: $QC_{\max} = 37$;

-vanaf 1 januari 2015 : $QC_{\max} = 12$.

De QC (Quota Count) wordt bepaald als volgt:

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

met G = maatstaf voor het bij de landing of het opstijgen gemeten geluidsniveau uitgedrukt in EPN (dB);

5. De totale jaarlijkse geluidshoeveelheid geproduceerd door vertrekkende vliegtuigen tussen 23.00u en 06.00u mag nooit meer bedragen dan 25.100 (= 70% van het referentiejaar 1998).

6. Per kwartaal moet een rapport worden opgemaakt, waarin een overzicht wordt gegeven van de hoeveelheid vliegbewegingen tussen 23.00 uur en 06.00 uur per vliegtuigtype met hun bijhorende QC-waarde en waarin tevens de totale geluidshoeveelheid van de vertrekkende vliegtuigen in die periode per seizoen wordt berekend. Dit rapport dient steeds zo snel mogelijk te worden bezorgd aan de buitendienst West-Vlaanderen en het hoofdbestuur van de afdeling Milieuvergunningen, aan de afdeling Milieu-inspectie en aan de cel Geluid van de afdeling Aminabel'.

b) Het punt c wordt vervangen door wat volgt:

'c. Geluidscontouren en aantal potentieel ernstig gehinderden:

1. Jaarlijks dienen volgende geluidscontouren te worden bepaald voor het voorbije jaar volgens artikel 5.57.1.2 van titel II van het Vlarem: LDN , $L_{Aeq,dag}$ en $L_{Aeq,nacht}$, evenals het aantal potentieel ernstig gehinderden.

2. Het aantal potentieel ernstig gehinderden mag nooit meer bedragen dan 2.700 (= 70% van het aantal van 1998), waarbij rekening gehouden wordt met de bevolkingsgegevens van 2001.

3. Jaarlijks dienen -volgende geluidscontouren te worden bepaald, volgende de Europese richtlijn 2002/49/EG van 26 maart 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaa: L_{den} en L_{night}
- c) In het punt e wordt het 5de gedachtestreepje dat luidt 'bij grote calamiteiten dient de exploitant een afsluitsysteem te voorzien waarbij de riolering kan afgesloten worden van de afvoer van verontreinigd hemelwater afkomstig van de apron' geschrapt;
- d) In het punt t wordt het 4de gedachtestreepje dat luidt 'teneinde de nachtelijke bewegingen te ontmoedigen dient de huidige prijzenpolitiek voor nachtvluchten te worden gehandhaafd, en de exploitant moet nagaan of dit eventueel kan verhoogd worden'; geschrapt;
- e) In het punt g worden de volgende wijzigingen aangebracht:
 - in het 2de gedachtestreepje worden de volgende woorden geschrapt:
'In die context moet ook nagegaan worden door de exploitant of vliegtuigen niet kunnen worden gesleept van de landingsbaan naar de apron en vice versa';
 - het 3de gedachtestreepje dat luidt als volgt:
'voor NO_x , VOS en geur dient een beperkte monitoring te worden uitgevoerd; de monitoring vindt best plaats ter hoogte van de woonkern met de hoogste concentraties en 4 meetcampagnes van ongeveer 1 week per jaar en de resultaten moeten toelaten een duidelijk beeld te geven omtrent de evolutie van de emissies en zo nodig dienen er acties te worden ondernomen; deze maatregel dient te worden uitgevoerd van zodra het totaal van cargo, geregelde vluchten, charterverkeer en zakenvluchten de 10.000 bewegingen overschrijdt';
wordt vervangen door wat volgt:
'voor NO_x , VOS en geur dient minstens om de 5 jaar een beperkte monitoring te worden uitgevoerd (eerste maal vóór 1 januari 2010). De monitoring dient te gebeuren ter hoogte van de omliggende woonkernen, waarbij uiteraard. wordt rekening gehouden met de windrichting. Indien uit deze metingen blijkt dat er mogelijke overschrijdingen van de normen zouden zijn, dient een uitgebreide studie te worden opgemaakt en moet er een actieplan worden opgesteld. De resultaten van de monitoring en indien nodig de uitgebreide studie en het actieplan dienen steeds onmiddellijk te worden overgemaakt aan de afdelingen Milieuvergunningen en Milieu-inspectie';
 - een 4de gedachtestreepje wordt toegevoegd dat luidt als volgt:
'De milderende maatregelen, voorgesteld in het rapport 2004/MIM/R/11 van januari 2004 'Uitvoeren van een luchtstudie op en rond de luchthaven Oostende-Brugge', dienen te worden uitgevoerd';
- f) Het punt h wordt vervangen door wat volgt:
'h. Voor het einde van 2005 dient de exploitant een faseringsplan met timing op te maken van de volgende uit te voeren maatregelen:
maatregelen uit te voeren ten laatste tegen 1 januari 2010 :
 - aanpassing DWA-leiding langs de landzijde van het technisch, gebouw, het passagiersgebouw en het vrachtgebouw;

- er dient voldoende buffering voorzien te worden in de vijver vooraan het luchthavengebouw; bij de parkings dient er gezorgd te worden voor voldoende infiltratie van het hemelwater, en rond de nieuwbouw langsheen de Nieuwpoortsesteenweg dient een groenaanplanting te worden voorzien alsook opvang van dakwater;
 - er dient een onderzoek te gebeuren naar de economische en technische haalbaarheid van hergebruik van de opvang van regenwater; de resultaten van dit onderzoek dienen tegen eind 2005 te worden bezorgd aan de afdeling Milieu-inspectie en aan de buitendienst West-Vlaanderen en het hoofdbestuur van de afdeling Milieuvergunningen;
 - de afwatering van apron 1 en apron 3 dient te gebeuren via een KWS-afscheider, eventueel met by-pass systeem; maatregelen uit te voeren ten laatste tegen 1 januari 2015:
 - de aanleg van een nieuw rioleringstelsel bestaande uit een oostelijk en een westelijke circuit die enkel besteld zijn voor de afvoer van hemelwater afkomstig van het vliegveld en met aansluiting op de Kalkaertvijver die als bufferbekken fungeert;
 - vervanging van het oude interne rioleringsnet zoals opgenomen in de studie Grontmij Clerckx (2003b)
 - de exploitant dient een afsluitsysteem te voorzien waarbij de riolering kan afgesloten worden, zodat bij grote calamiteiten de afvoer van verontreinigd hemelwater afkomstig van de apron naar het oppervlaktewater kan worden voorkomen;
 - de afwatering van apron 3 moet afgeleid worden via een nieuwe riool naar een bufferbekken dat kan worden afgesloten bij calamiteiten;
- g) In het punt j worden de volgende woorden geschrapt:
'De exploitant kan slechts - onder de hier geschetste voorwaarden - een verhoging vragen van het aantal commerciële nachtvluchten voor toestellen > 6 ton na voorafgaandelijk advies van de overlegcommissie te hebben ingewonnen'.
- h) Een nieuw punt 1 wordt toegevoegd dat luidt als volgt:
'1. Het totaal aantal vliegbewegingen per kalenderjaar met civiele subsonische straalvliegtuigen mag nooit meer bedragen dan 39.887. Het totaal aantal vliegbewegingen per kalenderjaar met toestellen < 6 ton mag nooit meer bedragen dan 34.000';
- i) Een nieuw punt m wordt toegevoegd dat luidt als volgt:
'm. In de periode tussen 23.00u en 06.00u is landen en opstijgen van vliegtuigen enkel toegelaten met burgerlijke subsonische straalvliegtuigen die:
- ofwel uitgerust zijn met motoren met een omloopverhouding van 3 of meer die voldoen aan de normen van de derde uitgave (1993) van boekdeel 1, deel II, hoofdstuk 3 van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, of aan strengere normen;
- ofwel oorspronkelijk, zonder gerecertificeerd te zijn, voldoen aan bovenstaande normen of strengere normen'.

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

2. De ernst van de middelen

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 nietigverklaring 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;

2.1.1. Overwegende dat de verzoekers in een eerste middel de schending aanvoeren van “artikel 8 E.V.R.M. (Verdrag van 4 november 1950 tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden) juncto schending van art. 17 B.U.P.O.-verdrag (Internationaal Verdrag van 19 december 1966 inzake burgerrechten en politieke rechten) juncto schending van art. 22 en 23 Grondwet juncto schending van het recht, nl. van art. 2, 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, van art. 17 van het milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985, art. 52, 30, b VLAREM I juncto het beginsel van behoorlijk bestuur, met name het motiveringsbeginsel”; dat zij het middel als volgt toelichten :

“Het bestreden Besluit schendt o.a. artikel 8 EVRM, art 17 BUPO en artikel 22 en 23 Grondwet.

Vooreerst worden de betrokken bepalingen uiteengezet.

1.1. Artikel 8 EVRM : recht op privé-leven

Het recht op bescherming van het privé-leven is een grondrecht.

Art. 8 E.V.R.M., getiteld 'recht op eerbiediging van privé-, familie- en gezinsleven', bepaalt :

'1. Eenieder heeft recht op eerbiediging van zijn privé-leven, zijn gezinsleven, zijn huis en zijn briefwisseling;

2. Geen inmenging van enig openbaar gezag is toegestaan dan voor zover bij de wet is voorzien en in een democratische samenleving nodig is in het belang van 's lands veiligheid, de openbare veiligheid, of het economisch welzijn van het land, de bescherming van de openbare orde en het voorkomen van strafbare feiten, de bescherming van de gezondheid of de goede zeden, of voor de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen'.

Deze verdragsbepaling heeft een rechtstreekse werking in de Belgische rechtsorde.

Ook in rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens is bevestigd dat het privé-leven bescherming geniet via art. 8 E.V.R.M.

De fysieke, morele en psychische integriteit van een persoon behoren tot diens privé-leven en genieten bescherming, o.m. door art. 22-23 G.W., door art. 17 B.U.P.O. en art. 8 E.V.R.M.

Zie : rechtspraak van het EHRM: eerste expliciete erkenning van het recht op bescherming van fysieke, morele en psychische integriteit als zijnde vervat in het recht op een privé-leven : X en Y / Nederland (E.H.R.M., 26 maart 1985, X en Y/Nederland, randnr. 22, www.echr-coe.int).

Zoals Prof. Vuye terecht zegt (o.c., 491) : 'Belangrijk is alvast dat het Straatsburgse Hof benadrukt dat er sprake kan zijn van schending van het privé-en gezinsleven zelfs wanneer de gezondheid van de betrokkenen niet in

gevaar komt : 'il va pourtant de soi que des atteintes graves à 1 'environnement peuvent affecter le bien-être d'une personne et la priver de la jouissance de son domicile de manière à nuire à sa vie privée et familiale, sans pour autant mettre en grave danger to santé de l'intéressé' (EHRM 9.12.1994, Lopez Ostra t Spanje, 16798/90 §51.)

Het arrest 'Hatton II' van het Europees Hof van 8 juli 2003 heeft in tegenstelling tot het arrest Hatton I van 2 oktober 2001 geoordeeld dat de door de Britse overheid genomen maatregelen vielen binnen de appreciatiemarge die art. 8 E.V.R.M. aan de Lidstaten toekent.

Het arrest doet echter geen afbreuk aan de basisprincipes die het Europees Hof eerder geformuleerd heeft aangaande de schending van art. 8 E.V.R.M. in milieuzaken.

In een heldere en preciese analyse van de rechtspraak van het Europees Hof schrijft prof. H. Vuye : 'Op het loutere vlak van de principes is het tweede Hatton-arrest minder spectaculair dan men zou verwachten. Het hof bevestigt het principe geformuleerd in 'Powell en Rayner', 'Lopez Ostra' en 'Guerra' : lawaai- of milieuhinder kan een schending opleveren van artikel 8 E.V.R.M. ... Verder bevestigt het arrest artikel 8 E.V.R.M. dat zowel een materieelrechtelijke als een procedurele bescherming biedt. De harde kern van het tweede Hatton-arrest betreft evenwel de appreciatiemarge die aan de Staat wordt toegekend : hoe ruim is de marge waarover de Staat beschikt?' (H. Vuye, 'Over vliegtuigen, luchthavens, lawaaihinder, milieuhinder en mensenrechten ... welke rechtsbescherming bieden artikel 8 E.V.R.M. en artikel 22 Grondwet?', T.B.B.R., 2003, p. 493).

In de Hatton-zaak riep de Britse regering het economisch belang van het land in om de nachtvluchten te verantwoorden.

Binnen het Europees Hof waren er duidelijk verschillenden die de redenering daarover van de meerderheid niet aanvaardden. Prof. Vuye schrijft dienaangaande: 'O. i. benadert het Europees Hof voor de Rechten van de Mens de nachtvluchten ten onrechte als een aspect van het economisch beleid van een land. De klacht van appellanten wordt aldus volledig miskend. Zij klagen er net over dat hun nachtrust -en dus ook hun gezondheid- in het gedrang komt door de nachtvluchten. Dit zijn aspecten die zo nauw verbonden zijn met het mens-zijn, dat een inmenging vanwege de Staat enkel toegelaten kan zijn wanneer er belangwekkende redenen bestaan. Zoals men kan lezen in de dissenting opinion : 'il devrait exister un rapport d'inverse proportionnalité entre, d'une part, l'importance du droit à la vie privée concerné et, d'autre part, l'ampleur admissible de l'ingérence de l'Etat. Ook in het arrest Gillow, waar de Staat eveneens de economische belangen van het land inriep, overwoog het hof : 'Pour déterminer l'ampleur de la marge d 'appréciation laissée à l'Etat, il faut garder à l'esprit l'importance d'un tel droit pour l'individu '. Nachtrust en gezondheid zijn voor de burger niet alleen belangrijk, maar zelfs levensbelangrijk'. (H. Vuye, o.c., p. 497).

Prof. Vuye kent het tweede Hatton-arrest zeker geen definitief karakter toe: 'Het Hatton-arrest mag dan al gewezen zijn door de Grote kamer, laten we maar voor ogen houden dat het te Straatsburg wel eens kan verkeren. Het arrest wordt alvast gevolgd door een belangrijke dissenting opinion die wel eens richtinggevend zou kunnen zijn voor een toekomstige ommekeer in de rechtspraak'. (H. Vuye, o.c., p. 500).

1.2. art. 8 E.V.R.M. : recht op bescherming van de woning

Net zoals het recht op bescherming van het privé-leven, is het recht op bescherming van de woning een grondrecht.

De specifieke plaats die het heeft gekregen in het E.V.R.M. wijst erop dat het grondrecht de bescherming beoogt van de persoonlijke vrijheid van de mens.

Het grondrecht draagt ook volgens auteurs als Professor De Hert bij tot het welzijn en de persoonlijke veiligheid van de bewoners.

Waar men dit grondrecht klassiek vooral linkte aan bescherming tegen woonstschennis, houdt dit onderdeel van art. 8 E.V.R.M. tevens het recht in om van een woning het genot te hebben, het recht er gebruik van te maken en het recht om ergens te kunnen verblijven zonder milieuhinder.

(Zie o.m. De Hert, P., *De internationale bescherming van de rechten van de mens & het grondrecht op privacy*, Brussel, Uitgeverij Politeia, 2004, p. 114-128;.)

Milieuhinder veroorzaakt door een luchthaven kan zowel het privé-leven van personen als het recht op gebruik en genot van een woning negatief beïnvloeden en kan aldus een schending uitmaken van art. 8 § 1 E.V.R.M.

1.3. schending van art. 22-23 Gecoördineerde Belgische Grondwet. recht op eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven; recht op bescherming van gezond leefmilieu

Art.22 Grondwet bepaalt :

'Ieder heeft recht op eerbiediging van zijn privé-leven en zijn gezinsleven, behoudens in de gevallen en onder de voorwaarden door de wet bepaald'.

Art. 23 Grondwet bepaalt :

'Ieder heeft het recht een menswaardig leven te leiden.

Daartoe waarborgen de wet, het decreet of de in artikel 134 bedoelde regel, rekening houdend met de overeenkomstige plichten, de economische, sociale en culturele rechten, waarvan ze de voorwaarden voor de uitoefening bepalen.

Die rechten omvatten inzonderheid :

(...)

4° het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu'.

Overeenkomstig art. 23 van de Grondwet omvat het recht op een menswaardig leven ondermeer het recht op de bescherming van de gezondheid en de bescherming van een gezond leefmilieu (lid 3. 2° en 4°).

In het arrest Grégoire van de Raad van State (nr. 49.440 van 5 oktober 1994), dat handelt over de uitbating van een containerpark werd er geoordeeld : 'Overwegende dat het enkele bestaan van een containerterrein de leefkwaliteit van de appellanten ernstig kan verstoren, inzonderheid doordat afbreuk wordt gedaan aan de woonfunctie van de wijk, waarop zij rehtens aanspraak kunnen maken in een woonuitbreidingsgebied, dat bovendien nabij een natuurreservaat is gelegen; dat het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu een grondrecht is dat inzonderheid gewaarborgd wordt door artikel 23, derde lid, 4° van de Grondwet; dat niet kan worden betoogd dat de exploitatievoorwaarden alle ongemakken kunnen ondervangen die een containerterrein als vergaarplaats voor het ophalen van afval meebrengt. verkeer, het vallen van zware voorwerpen, glasbreuk, 'speciaal' huisvuil, met name toxisch en gevaarlijk huisvuil, enz.; dat het genot dat de tuin van verzoeker Gerard en zijn gezin voor hen betekent, aangetast wordt door het containerterrein, waarvan de ingang zich praktisch tegenover hun tuin bevindt, dat verzoeker Tornincasa en zijn gezin zullen uitkijken op het containerterrein, alsook op de ongemakken dat het noodzakelijk meebrengt; dat die ongemakken bijzonder groot kunnen zijn op drukke dagen, bijvoorbeeld op zaterdag, precies wanneer zij thuis zijn; dat dit nadeel ernstig en moeilijk te herstellen is'; (...)

Het Hof van Beroep van Luik heeft gesteld dat de burger subjectieve rechten put uit art. 23 Grondwet (Luik 29 januari 1998, J.L.M.B., 1998, 470).

De discussie over de al dan niet rechtstreekse werking is echter in de praktijk niet zo belangrijk. Met verwijzing naar Prof. L.P. Suetens merkt H. Vuye op dat art. 8 E.V.R.M. een veel ruimere bescherming waarborgt dan art. 23 Grondwet (H. Vuye, o.c., p. 488.) Aangezien de bescherming van het leefmilieu ingebed is in art. 8 E.V.R.M. is het recht op bescherming van de gezondheid en het leefmilieu hoe dan ook een grondrecht met rechtstreekse werking.

In zelfde bijdrage wordt verder ook gesteld : 'Concreet betekent dit dat het debat omtrent de al dan niet directe werking van artikel 23 Grondwet voor wat het recht op een gezond leefmilieu betreft grotendeels zonder inhoud is. Dit recht wordt immers eveneens gewaarborgd door artikel 22 Grondwet en over de directe werking van dit grondwetsartikel bestaat niet de minste twijfel' (H. Vuye, o.c., p. 489).

Het Hof van Beroep te Brussel kent in haar arrest van 10 juni 2003 aan art. 23 Grondwet rechtstreekse werking toe. In overwegingen 43 en 44 lezen we op p. 30 en 31 het volgende :

'p 30 : 'Er zijn dan ook goede redenen om aan te nemen dat het in artikel 23, derde lid, 20 Gecoördineerde Grondwet aan de appellanten gewaarborgde recht op gezondheid ogenschijnlijk wordt geschonden, zonder verantwoording dat dit gebeurt in een mate die redelijkerwijs niet kan worden vermeden. Op dezelfde gronden moet worden aangenomen dat het recht van de appellanten op eerbied voor het privé-leven, het gezinsleven en het huis, gewaarborgd door artikel 8.1 van het EVRM ogenschijnlijk door de geïncrimineerde beslissingen en praktijk wordt miskend.

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

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

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

2.

Dat lawaaihinder veroorzaakt door vliegtuigverkeer een inbreuk kan uitmaken op de grondrechten van de burgers welke de hinder ondergaan, staat vast.

Vliegtuigen die af en aanvliegen, en vliegtuigen die op de landingsbaan proefdraaien, taxiën, opstijgen en landen op de luchthaven veroorzaken milieuhinder.

De geluidsoverlast van nacht- en dagvluchten zijn oorzaak van ernstige gezondheidsproblemen.

Zo blijkt uit onderzoeken van onder meer de Wereldgezondheidsorganisatie en de Nederlandse Gezondheidsraad dat er een duidelijk oorzakelijk verband bestaat tussen nachtvluchten en een verhoogde bloeddruk bij mensen die 's nachts gestoord worden.

Verder hebben diverse wetenschappelijke onderzoeken een duidelijk bewijs geleverd voor het feit dat nachtvluchten verantwoordelijk zijn voor

- een toenemende slaapverstoring,
- meer stress,
- meer hart- en vaatziekten,
- leerachterstand bij kinderen,
- een toegenomen prikkelbaarheid.

Dit blijkt eveneens uit een recent onderzoek van Prof. Dr. Lieven Annemans van de Rijksuniversiteit Gent met betrekking tot de luchthaven van Zaventem en Oostende (zie stukkenbundel).

3.

Ook diverse andere studies besteden aandacht aan deze negatieve effecten op gezondheid en leefmilieu.

Zo kan men verwijzen naar het subadvies van 22 oktober 2004 van de Afdeling Preventieve en Sociale Gezondheidszorg.

Zo blijkt uit dit citaat dat er qua geur : 'Er bestaat een duidelijk oorzakelijk verband tussen gezondheidsbeïnvloedende hindergevoelens en chronische blootstelling aan geur in een luchthavensysteem'.

Qua luchtverontreiniging wijst dit advies erop : 'Een luchthavensysteem houdt, inzake milieu- en gezondheidsbelasting meer in dan louter vliegtuigen, vliegbewegingen en activiteiten op de site. Net zoals, deels veel meer uitgesproken dan, bij andere vergunningsplichtige activiteiten is er ook een aspect wegverkeer met potentiële volksgezondheidsimpact. In dat kader is vooral luchtpollutie belangrijk'.

Het advies stelt dat bij dergelijke luchtpollutie een effect op de gezondheid kan worden vastgesteld : 'De belangrijkste luchtpolluenten zijn stikstofdioxide, zwaveldioxide, ozon, koolstofmonoxide, stof en PAK's. Luchtverontreiniging verstoort acuut de ademhaling, zij het bij de meeste mensen niet blijvend. Bij chronische blootstelling zijn de gevolgen ernstiger en gaan van een toename in luchtwegaandoeningen en longfunctievermindering tot een voortijdige sterfte.

Uit epidemiologisch onderzoek volgt dat er een statistisch significant verband bestaat tussen de dagelijkse variaties in niveaus van luchtverontreiniging en de dagelijkse variaties in sterfte en ziekenhuisopnamen ten gevolge van luchtwegaandoeningen en hart- en vaatziekten.

Vanuit gezondheidskundig oogpunt zijn effecten van luchtverontreiniging op lange termijn mogelijk van groter belang dan korte-termijneffecten. Op lange termijn kan luchtverontreiniging een rol spelen bij het ontstaan en het beloop van chronische ziekten en zo tot een aanzienlijk verlies van gezonde levensverwachting leiden'.

Over geluidshinder stelt het advies het volgende : 'Vliegtuiglawaai buitenshuis, in woongebieden rond grote luchthavens, kan 60 en soms 70 dB(A) overschrijden (dag-nacht- of dag-avond-nachtniveau). Blootstelling aan lawaai kan op een directe of indirecte manier de vegetatieve, hormonale, cognitieve en emotionele controlemechanismen van mensen beïnvloeden. In 2002 onderzochten Devroey et al. De relatie tussen een aantal klachten en de oorzaak daarvan volgens de patiënt. Oorsuizingen, depressie, vermoeidheid, slapeloosheid, onverklaarbare spierpijn, angst, zenuwachtigheid en prikkelbaarheid bleken beduidend meer voor te komen bij patiënten die in de omgeving van de luchthaven van Zaventem wonen. (...)

Uit de gepubliceerde gegevens valt af te leiden dat er voldoende bewijs is dat blootstelling aan geluid de slaap verstoort en veranderingen in slaappatroon, slaapstadium, subjectieve slaapkwaliteit en ontwaakreacties teweegbrengt. Daarnaast veroorzaakt geluid tijdens de slaap ook andere effecten zoals een versnelde hartslag en beïnvloedt het de stemming de volgende dag. Meetbare effecten op de slaap kunnen waargenomen worden vanaf de Leaq van ongeveer 30 dB(A) (WHO, 1999). (...)

Mensen die tijdens de slaap aan veel vliegtuiggeluid blootstaan hebben grotere kans op herinnerd tussentijds ontwaken door vliegtuiggeluid dan mensen met een lage nachtelijke vliegtuiggeluidsbelasting. (...)

Bij toenemend vliegtuiggeluid tijdens de slaap neemt het aantal personen dat slaapmiddelen gebruikt toe. (...)

De WHO (1999- stelt dat voor een goede nachtrust er per nacht maximaal 10 tot 15 gebeurtenissen in de buurt van 45 dB 'A) (in de slaapkamer,) mogen komen, tezamen goed voor een Laeq waarde gedurende een 8 uur durende nacht van 20 tot 25 dB(A,). Deze Leaq-waarde ligt 5- 10 dB(A) onder de limiet voorzien door de WHO, nl. 30 dB(A). Rekeninghoudend met de mogelijkheid om 's nachts het raam open te laten staan ('verluchting, afkoeling, zou de Leaq buitenshuis de 45 dB(A,) niet mogen overschrijden.(...)

Samengevat is voor volgende gezondheidseffecten in een luchthavensysteem een oorzakelijk verband met blootstelling aan omgevingslawaai bewezen :

- Hypertensie

- Ischemische hartziekte
- Hinder
- Slaapverstoring
- Leerpresetaties'.

(...)

---Terzake wordt opgemerkt dat het bestreden Besluit dit zelf toegeeft op p. 17!---

Andere onderzoeken: onderzoek van de Universiteit Gent, een Nederlands project 'slaapverstoring door nachtelijk vliegtuiggeluid) en de 'Guidelines for community noise' vanwege de WHO.

In de studie van de Universiteit Gent naar 'de impact op de leefbaarheid van de omgeving tengevolge van een eventuele uitbreiding van nachtvluchten op de luchthaven Brussel-Nationaal' (rapport 11juni 2004), blijkt dat constant, voortdurend geluid minder impact heeft op de slaap dan een opeenvolging van verschillende geluidsgebeurtenissen, bijvoorbeeld vliegtuiggeluid. In deze studie wordt tevens beaamd dat de mogelijkheid tot ontwaken evenredig groter wordt met een stijging van de hoeveelheid vluchten. Ook stelt de studie dat slaapstoornissen kunnen leiden tot gezondheidsproblemen zoals depressie, hartziekten, suikerziekte etc.

Ook het project 'Slaapverstoring door nachtelijk vliegtuiggeluid' (TNO-rapport 2002.028) toont volgens het bestreden besluit aan dat nachtelijk vlieggeluid negatieve effecten heeft op 'vele aspecten van de slaap'. Ook uit deze studie concludeert het dat gezondheidsklachten toenemen door vliegtuiggeluid.

Diverse studies tonen dus aan dat luchtverkeer (en zeker nachtvluchten) ernstige gezondheidsproblemen veroorzaken.

Belangrijk is ook te weten dat bepaalde types vliegtuigen (vb. type B 747-200) werden geweerd van de Luchthaven te Zaventem omwille van het feit dat zij te lawaaierig zijn.. en dat bepaalde luchtvaartmaatschappijen daarom zijn uitgeweken naar de Luchthaven te Oostende.

4.

In het bijzonder dient de nadruk te worden gelegd op zeer recente rechtspraak van de Raad van State, waar in gelijkaardige zaken omtrent een andere luchthaven werd gesteld dat art. 8 E.V.R.M. en art. 23 G.W. geschonden wordt.

Verzoekers verwijzen meer bepaald naar twee arresten van de afgelopen maanden, met name het arrest van de Franstalige Kamer van de Raad van State met nr. 144.320 van 11 mei 2005 en het arrest van de Nederlandstalige Kamer van de Raad van State met nr. 145.837 van 13 juni 2005. Zij brengen deze rechtspraak bij als stuk.

i. Arrest Franstalige Kamer Raad van State nr. 144.320 van 11 mei 2005 :

In deze zaak waren omwonenden van de luchthaven te Zaventem naar Uw Raad gestapt met de vraag tot nietigverklaring - en in afwachting daarvan, tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging - van een beslissing omtrent het vliegverkeer van en naar deze luchthaven.

De omwonenden hadden als middelen onder meer opgeworpen een gebrek inzake materiële motivering, de schending van art. 23, 3e lid, 2° G.W. tezamen met art. 8 E.V.R.M. en de schending van het 'stand still'-beginsel.

De Raad van State oordeelde deze middelen prima facie alvast voldoende ernstig, en een moeilijk te herstellen ernstig nadeel voorhanden, om de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid uit te spreken van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Dit gebeurde met de volgende argumentatie :

ii. Arrest Nederlandstalige Kamer Raad van State nr. 145.837 van 13 juni 2005: (...)

5.

In casu vermeldt het bestreden besluit het volgende :

Het besluit vermeldt op p. 6-7 omtrent de bezwaren die werden ingediend door de Bond Beter Leefmilieu:

- de geluidsoverlast van dag- en vooral nachtvluchten zorgt voor ernstige gezondheidsproblemen;
- om het evenwicht tussen economie en ecologie/gezondheid te realiseren is het nodig om in de milieuvergunning via een duidelijke normering de geluidsoverlast en de daarmee gepaard gaande gezondheidsproblemen in te perken;
- volgens de studie van het Vlaams steunpunt Milieu en Gezondheid is L_{eq} op zich géén goede indicator voor ontwaakreacties; er moet ook rekening gehouden worden met piekniveaus (L_{Amax} , en/of SEL,) en het aantal vluchten;
- ook volgens de richtlijnen van de WHO volstaat het zeker niet om enkel maatregelen op te leggen gebaseerd op gemiddelde geluidsniveaus, wat in deze milieuvergunning het geval is;
- daarom vraagt de BBL om in de milieuvergunning tevens een norm vast te leggen op basis van de maximale piekwaarde, uitgedrukt in L_{Amax} of SEL;
- er dient in de milieuvergunning een afbouwplan te worden opgelegd dat een scenario uittekent dat stapsgewijs de geluidsoverlast saneert tot op het niveau van de WHO-normen; dergelijke afbouwscenario's zijn bovendien noodzakelijk om tegen 2008 te voldoen aan de Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai (...)'.

Ook eerste tot en met derde verzoekers hadden in hun beroepsschrift bij de Minister melding gemaakt van gezondheidsproblemen en verzocht om toepassing van de WHO-normen (zie bestreden besluit, p. 8-11).

Het bestreden besluit antwoordt hierop op de volgende wijze :

Onder de hoofding 'gezondheid' schrijft het besluit het volgende :

'Overwegende dat met name door de Universiteit Gent een onderzoek werd uitgevoerd naar de impact op de leefbaarheid van de omgeving tengevolge van een eventuele uitbreiding van nachtvluchten op de luchthaven Brussel-Nationaal (rapport van 11 juni 2004) dat daarin de invloed wordt nagegaan van de geluidsbelasting van nachtvluchten op slaapverstoring en op de gezondheid; dat blijkt dat constant, continu geluid minder invloed heeft op de slaap dan een opeenvolging van verschillende geluidsgebeurtenissen, zoals vliegtuiggeluid; dat om geluidsgebeurtenissen te karakteriseren ofwel een maximumniveau L_{Amax} ofwel een totale akoestische energie van de overvlucht SEL wordt gebruikt; dat uit de studie blijkt dat de ontwaakkans evenredig toeneemt met de stijging van het aantal vluchten, dat slaapproblemen kunnen leiden tot een aantal gezondheidsproblemen, zoals hartziekten, depressie, diabetes, e. d.; dat het studierapport 4 grote groepen van milderende maatregelen onderkent :

- betere ruimtelijke ordening rond de luchthaven;
- geluidsisolatie van slaapvertrekken;
- inzet van stillere vliegtuigen;
- aangepaste vliegroutes;

Overwegende dat in het kader van het Nederlands onderzoeksprogramma 'Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol' het project 'Slaapverstoring door nachtelijk vliegtuiggeluid' (TNO-rapport 2002.028) werd uitgevoerd; dat uit die studie blijkt dat nachtelijk vliegtuiggeluid negatieve effecten heeft op vele aspecten van de slaap; dat vliegtuiggeluid het inslapen moeilijker maakt en de motorische onrust tijdens de slaap verhoogt; dat het aantal personen met een voor de leeftijd grote motorische onrust gedurende de nacht bij bewoners in de omgeving van de luchthaven 40% hoger is dan bij afwezigheid van nachtelijk vliegtuiggeluid, dat het aantal personen met gezondheidsklachten toeneemt;

Overwegende dat de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) in haar document 'Guidelines for community noise' stelt dat meetbare effecten van lawaai op de

slaap beginnen vanaf ongeveer 30 dB(A); dat het lawaai meer slaapverstorend is naarmate het intenser is; dat slaapverstoring door intermitterend lawaai toeneemt met een stijging van het maximum geluidsniveau $L_{A\max}$; dat een klein aantal lawaaiërige gebeurtenissen met een hoog maximum geluidsdrukniveau niet enkel dient uitgedrukt te worden door het equivalent geluidsniveau van het lawaai, maar ook door het maximum geluidsniveau en het aantal lawaaiërige gebeurtenissen; dat, wanneer het achtergrondlawaai laag is, een overschrijding van 45 dB(A) voor $L_{A\max}$ moet vermeden worden'.

Onder de hoofding 'luchtlawaai' stelt het bestreden besluit het volgende (p. 20-22) :

‘Overwegende dat de afdeling AMINABEL in haar subadvies van 12 januari 2005 het volgende stelt :

'Uit de conclusies van het MER kan niet afgeleid worden dat het scenario 2014 het ontwikkelingsscenario is dat een aanvaardbare milieu-impact heeft op de omgeving. (...) Het aantal nachtelijke vliegbewegingen dat aan de basis ligt van de berekening van de geluidsimpact van de verschillende ontwikkelingsscenario's is niet exact terug te vinden in het MER. (...)

De resultaten in bijlage bij het MER tonen echter aan dat in het scenario 2014 wel degelijk een niet te verwaarlozen aantal inwoners 'geteld' worden binnen de 70 dB(A) contouren (L_{DN} , $L_{aeq,dag}$, $L_{aeq,nacht}$), zodat hier volgens de in het MER gestelde grenswaarde voor gezondheidsrisico eigenlijk wel degelijk sprake is van een gezondheidsrisico. (...)

Voor relevante informatie in verband met isolatievoorschriften wordt verwezen naar een recente studie uitgevoerd door de deskundige in de discipline 'geluid en trillingen' in opdracht van AMINAL. Het is jammer dat de in het kader van deze studie ontwikkelde criteria voor isolatie/onteigening niet zijn toegepast op de berekende ontwikkelingsscenario's. Toepassing van de in deze studie ontwikkelde criteria voor de isolatie van woningen tegen vliegtuiggeluid op het scenario 2014 leidt tot volgende gegevens, die bij benadering reeds een idee geven van de omvang van de te verwachten problematiek :

- Isolatie van nachtvertrekken binnen de L_{night} -contouren

Rekening houdend met een natuurlijke geluidswering gelijk aan 25 dB van een gevel met ramen in gesloten toestand en een toegestaan equivalent binnenniveau van 25dB(A), is nachtisolatie vereist binnen de L_{night} -geluidscontouren van 50 dB(A). De geluidscontouren zijn echter maar vanaf 55 dB(A) berekend. Becijferd kan worden dat in de contourzone 55-60 reeds 6607 inwoners zullen vallen in het scenario 2014 (op basis van bevolkingsgegevens 2001) en in de contourzone 60-65 reeds 3451 inwoners. Dit betekent dat 10.058 omwonenden (of ca. 4.000 woningen) in aanmerking komen voor een nachtisolatie in het isolatiebereik 30-40 dB(A). In de contouren > 65 dB(A) is isolatie bouwtechnisch niet meer mogelijk en dient tot onteigening overgegaan te worden. In totaal vallen hieronder 473 inwoners (of ca. 200 woningen).

Mogelijke strengere isolatiecriteria op basis van frequentiecontouren ($L_{AMax,5x}$ en $L_{amax,10x}$) zijn niet onderzocht omdat hierover onvoldoende gegevens in het MER zijn terug te vinden. Deze worden wel relevant bij een structureel nachtverkeer van ca. 20 bewegingen per nacht zoals bij de milieuaanvraag aangevraagd door de luchthavenbeheerder. Bovendien is nog niet rekening gehouden met het feit dat de berekende buitenniveaus zoals voorgesteld door de berekende contouren nog met 3 dB verhoogd moeten worden om te komen tot het vereiste beoordelingsniveau van 2 m voor de gevel. Hiervan is in bovenstaande abstractie gemaakt maar dit is natuurlijk een niet te verwaarlozen factor.

- Isolatie van dagvertrekken binnen de dag- en avondcontouren (L_{day} 07-19u, $L_{evening}$ 19-23u)

Voor dagisolatie wordt een gewogen beoordeling toegepast waarbij de avondwaarden met 5 dB verhoogd worden. Uitgangspunt is een toegestaan binnenniveau van 35 dB(A) in dagvertrekken. Dagisolatie is dus benodigd in de $L_{aeq,dag}$ contouren vanaf 60 dB(A). Van de avondcontouren wordt even abstractie gemaakt. In het MER zijn de cijferwaarden voor L_{day} en $L_{edvening}$ niet vermeld. Bij benadering wordt uitgegaan van de $L_{aes,dag}$ -waarden beoordeeld op basis van de periode 06-23u. In het scenario 2014 zullen zich 9041 inwoners bevinden in de $L_{aeq,dag}$ contourzones 60-65, 65-70 en 70-75. Dit betekent dat ca. 3600 woningen in aanmerking komen voor een isolatie van dagvertrekken in een isolatiebereik 25-40 dB(A). Ca. 42 inwoners zouden zich in een onteigeningszone bevinden. Er is hierbij nog geen rekening gehouden een noodzakelijke verhoging van 3 dB om het beoordelingsniveau op 2 m voor de gevel vast te stellen, zodat de waarden aan de veilige kant zijn.

De cel Geluid, Trillingen en NIS is van oordeel dat het MER onvoldoende is uitgewerkt om aan te tonen dat de omgeving van de luchthaven voldoende draagkracht heeft indien uitgegaan wordt van het ontwikkelingsscenario 2014. Hiertoe vertoont de MER een aantal leemten. De effectbeschrijving op het vlak van geluidshinder is onvoldoende beschreven en becijferd. De milderende maatregelen (isolatie/ruimtelijke ordening,) zijn nauwelijks uitgewerkt. Het MER is dan ook geen voldoende basis om een gefundeerde uitspraak te doen in dit vergunningsdossier. De voorzichtige houding zoals die blijkt uit de beslissing van de bestendige Deputatie met een beperkende voorwaarden in de vorm van een relatief stand-still van het aantal nachtvluchten op 1800 bewegingen, is dan ook begrijpelijk. We adviseren dan ook elk nieuw uitbatingsscenario (zoals door de beroepsindiener gevraagd in de vorm van een gereduceerd aantal nachtvluchten) te onderwerpen aan dergelijke impactstudie. (...) '(...)'.

Ook met betrekking tot Grondlawaai vermeldt het bestreden besluit het subadvies van de afdeling AMINABEL van 12 januari 2005 met dit citaat :

'In de beschrijving van de impact van het grondlawaai, beschreven op basis van het meetpunt in de Prins Roselaan ter hoogte van de meest nabije woningen aan de noordzijde van de luchthaven, wordt aangetoond dat de relevante immissiewaarden de geldende immissiecriteria conform Vlareem voor als incidenteel geluid beschouwde geluidsgebeurtenissen (grondlawaai van taxiën, APU, ...) hier ss nachts regelmatig overschrijden. Dit geldt volgens het MER ook voor individuele passages van het nabije wegverkeer, wat ons inziens onterecht als een verzachtende omstandigheid wordt aangevoerd. Strikt genomen mag het aanwezige wegverkeerslawaai immers niet op dezelfde wijze beoordeeld worden; wegverkeerslawaai valt immers niet onder de voorschriften die gelden voor VLAREM ingedeelde inrichtingen.

De voorgestelde milderende maatregelen en aanbevelingen zijn niet nader uitgewerkt en zijn voor alle scenario 's dezelfde, zodat ook hier geen uitsluitsel kan gegeven worden over de aanvaardbaarheid van scenario 2014'.

Het bestreden besluit maakt wel melding van al deze overwegingen, maar trekt er geen conclusies uit.

Op p. 33 van het bestreden besluit valt in weerwil van al deze overwegingen te lezen :

'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 aangepaste milieuvergunningvoorwaarden, tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt'.

Zoals in het beroepsschrift aangegeven, was het in het licht van voorgaande overwegingen wenselijk dat er duidelijke maximumnormen (piekwaarden) per

vliegbeweging zouden voorzien zijn en dit naast het geluidsquotum voor het geheel aan beweging of voor een bepaalde beweging.

Het is bekend dat deze bestaan in Brussel.

In weerwil met deze vragen, ingegeven door gezondheidsoverwegingen, dient men vast te stellen dat er een milieuvergunning wordt verleend voor 20 jaar.

Er werd geen geluidsnorm voor nachtelijke piekgeluiden vastgelegd.

Men werkt enkel met een zogenaamde 'Quota Count', of QC. Deze QC-norm is gebaseerd op theoretisch berekende geluidsniveaus per type vliegtuig. Hierbij wordt geen rekening gehouden met factoren zoals wind, windsnelheid, technische gebreken, stijgingspercentage, ... Men wordt echter niet wakker van theoretische geluidsniveaus, maar wel van lawaaipieken van overvliegende vliegtuigen. Tevens is de voor Oostende gehanteerde QC-norm heel zwak. Zo zijn 's nachts in Oostende vliegtuigen welkom met een QC van 82, terwijl de maximale QC in Zaventem 12 is. Pas vanaf 2014 treden iets strengere QC-normen in werking voor Oostende.

Tevens blijkt dat 's nachts de meest lawaaierige en verouderde vliegtuigen zijn toegelaten voor de luchthaven van Oostende, waar deze vliegtuigen de luchthaven van Zaventem niet meer mogen aandoen. Het gaat om vliegtuigen die piekgeluiden van meer dan 90 dB produceren, wat overeen stemt met 65 dB in de slaapkamer. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt in haar aanbevelingen nochtans dat in een slaapkamer maximaal 45 dB mag voorkomen. Boven deze grenswaarde treden volgens het uitgebreid wetenschappelijk onderzoek van de WHO tal van gezondheidsproblemen op, zoals een toename van hart- en vaatziekten, een verhoogde bloeddruk, meer stress, leerachterstand bij kinderen etc. Ook verwijzen verzoekers nogmaals naar het onderzoek van Professor Annemans.

6. Schending van het recht, nl. van art 8 E.V.R.M./art. 17 B.U.P.O., art. 22 GW en art 23 G.W.

Het bestreden besluit schendt art. 8 E.V.R.M., art 17 BUPO en art 22-23 GW.
i.

Het bovenstaande studiemateriaal en de door verzoekers bij gebrachte stukken wijzen duidelijk op de negatieve gevolgen qua gezondheid die gepaard gaan met de exploitatie van de luchthaven van Oostende.

Onderzoek van Professor Annemans die op verzoek van de federale overheid de gezondheidseconomische gevolgen berekende voor de luchthaven van Zaventem en dezelfde berekening uitvoerde voor Oostende, toont aan dat de milieuhinder die wordt veroorzaakt door de luchthaven niet alleen louter fysische en psychische effecten heeft op personen.

Er is ook materiële schade door werkverlet, ziekteverlof etc.

Deze schade loopt in de miljoenen. Professor Annemans raamt de schade op zo'n 15 miljoen euro per jaar en dit volgens een uiterst minimale berekening, waarbij diverse posten nog niet in rekening werden gebracht.

De studie van prof. Annemans is het duidelijkste bewijs dat er gezondheidsschade is. Er kan niet vergeten worden dat deze professor vaststelt dat er jaarlijks in Oostende 76 mensen hartproblemen krijgen, het aantal depressies zal stijgen en jaarlijks 21 mensen vroegtijdig zullen overlijden ten gevolge van slaapverstoring door nachtelijk vliegtuiglawaai' lijden en dit per jaar. (zie studie Annemans)

Deze indrukwekkende cijfers uit de studie tonen toch aan dat er een huizenhoog gezondheidsprobleem is dat compleet genegeerd wordt.

Deze argumentatie werd ook aan de Minister overgemaakt (zie p.5-10 en p.14 §2)

ii.

Het door huidig verzoekschrift bestreden besluit van de Vlaamse Overheid, dat daarenboven een milieuvergunning toekent aan de luchthaven te Oostende voor een volgende 20 jaar, is een maatregel die een inbreuk op de lichamelijke

(fysische en psychische) integriteit met zich meebrengt voor heel wat omwonenden.

Op deze wijze is het bestreden besluit in strijd met art. 23 G.W., dat het recht om een menswaardig leven omvat, waaronder het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu.

iv.

Ook is het bestreden besluit strijdig met art. 22 G.W., art. 8 E.V.R.M. en art. 17 BUPO). Zo omvat het recht op bescherming van het privé-leven eveneens het recht op bescherming van de fysische en psychische integriteit. Ook het recht op eerbiediging van zijn gezinsleven, alsmede het recht op bescherming van de woning wordt aangetast door de door verzoekers geleden hinder omwille van de luchthaven van Oostende.

v.

Gezien art. 8, § 1 E.V.R.M. geschonden wordt, dient de drievoudige toetsing van art. 8, §2 E.V.R.M. doorstaan, quod non.

Nergens toont het bestreden besluit aan dat de maatregelen noodzakelijk zijn in een democratische samenleving en niet verder reiken dan het strikt noodzakelijke.

Zie de terzake stricte interpretatie van het E.H.R.M.

Vuye wijst er op dat het verkeerd is de problematiek van de lawaaihinder te beschouwen als een conflict tussen het privaat belang en het algemeen belang. Het gaat hier om een conflict tussen het algemeen belang en een grondrecht : 'Een formulering van de (nacht)vluchtenproblematiek als een conflict tussen algemeen en privaat belang is bijzonder onnauwkeurig, want daar gaat het niet om. Het is juist te stellen dat er een conflict bestaat tussen een grondrecht - het recht op privé-leven en gezinsleven - en het algemeen belang, namelijk het economisch welzijn van het land. In beginsel primeert o. i. het grondrecht, hetgeen blijkt uit het vereiste dat de inmenging dient te beantwoorden aan een 'dwingende maatschappelijke behoefte'. De appreciatiemarge waarover de staten beschikken hangt dan weer af van het belang van het recht voor de burger en van de aard van dat recht. Ongetwijfeld is het recht op nachtrust voor de burger een belangrijk recht, hetgeen inhoudt dat de appreciatiemarge van de Staat beperkt is.'

(H. Vuye, o.c., p. 502).

Het bestreden besluit van de Minister schendt de betrokken bepalingen.

7. Schending van het recht, nl. van art. 2, 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, van art. 17 van het milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1955, art 52, 3° b VLAREM I juncto het beginsel van behoorlijk bestuur, met name het motiveringsbeginsel

Het bestreden besluit is aangetast door gebreken inzake motivering. Het bestreden besluit verstrekt namelijk op de hieronder gespecificeerde punten geen of geen afdoende, concreet antwoord op de bezwaren van verzoekers in de beroepsprocedure. Daarnaast bevat het motiveringen die intern tegenstrijdig zijn en die de beslissing niet schragen.

Ten eerste negeert het bestreden besluit een groot deel van de bezwaren van verzoekers gewoonweg. Dit maakt een schending uit van de formele motiveringsplicht.

Ten tweede ontwikkelt het bestreden besluit wel een argumentatie omtrent bepaalde bezwaren, maar trekt het hieruit geen gevolgen zodat het beslissende gedeelte haaks staat op de ontwikkelde argumentatie. Ook is de beslissing gebaseerd op een foutieve interpretatie van het MER. Dit maakt een schending uit van de materiële motiveringsplicht.

7.1. Schending van formele motiveringsplicht

Art. 2 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen bepaalt dat de bestuurshandelingen vallende onder het toepassingsgebied van art. 1 van deze wet (-eenzijdige rechtshandelingen

met individuele strekking uitgaande van een bestuur en die beogen rechtsgevolgen te hebben voor één of meer bestuursinstellingen of voor een ander bestuur) uitdrukkelijk moeten worden gemotiveerd.

Art. 3 van dezelfde wet bepaalt dat de opgelegde motivering in de akte de overwegingen in feite en in recht moet vermelden die aan de grondslag van de beslissing liggen. Zij moet afdoende zijn.

Art. 17 van het milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985 bepaalt : 'de beslissing over de vergunningsaanvraag is met redenen omkleed'.

Art. 52, 3°, b VLAREM I bepaalt : 'deze uitspraak omvat een gemotiveerde beslissing over de aanspraken en bezwaren die door de indiener(s) van het beroep werden gesteld'.

Uit rechtsleer en rechtspraak terzake blijkt tevens dat bij een beslissing over een milieuvergunning niet zomaar mag voorbijgegaan worden aan de in andersluidende adviezen aangebrachte argumenten die belangrijk en pertinent lijken ter beoordeling van een vergunningsaanvraag. Zoniet is de motiveringsplicht geschonden.

Ook moet men antwoorden op ingediende bezwaren. Verzoekers verwijzen naar het arrest van de Raad van State nr. 75.668 van 3 september 1998 en voegen dit arrest bij als stuk.

Indien een beslissing voorbij gaat aan een aantal elementen die het betoog van de beroeper ondersteunen, kan er ook sprake van een schending van de motiveringsplicht.

In weerwil van deze vereisten blijkt in casu uit vergelijking van de geuite bezwaren met de bestreden beslissing dat op talrijke punten niet geantwoord wordt, minstens niet afdoende of concreet.

Bij wijze van illustratie verwijzen verzoekers naar de volgende argumenten i.

Zoals in het beroep schrift aangegeven, was het wenselijk dat er duidelijke maximum-normen (piekwaarden) per vliegbeweging zouden voorzien zijn en dit naast het geluidsquotum voor het geheel aan beweging of voor een bepaalde beweging.

Het is bekend dat deze bestaan in Brussel.

In weerwil met deze vragen, ingegeven door gezondheidsoverwegingen, dient men vast te stellen dat er in het bestreden besluit geen geluidsnorm voor nachtelijke piekgeluiden werd vastgelegd.

Het bestreden besluit geeft geen antwoord op de bezwaren hieromtrent vanwege verzoekers. Zij worden gewoonweg genegeerd zonder enige motivering.

ii.

Tevens werd door verzoekers in hun bezwaren verzocht om normen voor grondlawaai.

In de uiteindelijke beslissing worden de overwegingen hieromtrent in het besluit aan de kant geschoven, zonder dat er een duidelijke motivatie te geven valt over waarom men hier in de uiteindelijke beslissing geen rekening mee houdt.

iii.

In hun bezwaren hadden verzoekers verwezen naar het voorzorgsbeginsel. Ook dit wordt eenvoudigweg genegeerd in het bestreden besluit, terwijl de Vlaamse Minister geen enkele reden geeft waarom hij met dit beginsel geen rekening wenst te houden.

iv.

Evenmin is er enige motivering terug te vinden met betrekking tot het referentiejaar 1998.

De vorige vergunning voorziet als referentiejaar 2000.

Waarom de Minister hiervan afwijkt (en impliciet het standstill beginsel schendt, zie infra) wordt op geen enkele manier gemotiveerd.

v.

Ook omtrent nachtvluchten is er in het bestreden besluit een gebrek inzake formele motivering vast te stellen.

Op p. 16 e.v. werden door beroepers argumenten tegen de nachtvluchten uitvoerig weergegeven.

Deze wordt niet eens besproken in de vergunning, laat staan weerlegd op onderbouwde wijze.

7.2. Schending van materiële motiveringsplicht

De formele motiveringsplicht heeft als reden om de inhoudelijke motivering te kunnen nagaan.

Bestuurshandelingen dienen namelijk op zich steeds materieel gemotiveerd te zijn.

Dit betekent in concreto dat beslissingen moeten worden gedragen door motieven die in feite en in rechte aanvaardbaar zijn.

De motieven moeten ook pertinent zijn en moeten de beslissing verantwoorden.

Aan deze beslissingen dienen met andere woorden deugdelijke materiële motieven aan ten grondslag te liggen.

Zie hierover Mast, A., Dujardin, J., Van Damme, M., Vande Lanotte, J., Overzicht van het Belgisch administratief recht, Mechelen, Kluwer, 2002, randnr. 783, p. 691 en randnr. 866, p. 781 en randnr. 46, p. 56.

Het bestreden Besluit, zoals supra geciteerd, schendt de hierboven beschreven bepalingen en wel als volgt.

De uiteindelijke beslissing staat in contrast met de overwegingen zoals zij te lezen staan in de argumentatie door de Vlaamse Minister voor Leefmilieu ontwikkeld in het bestreden besluit.

In de mate dat het besluit wel verwijst naar diverse studies die duidelijk aangeven dat er gezondheidsproblemen kunnen ontstaan naar aanleiding van het vliegverkeer nabij luchthavens, en er vervolgens geen rekening mee houdt, is er duidelijk sprake van een gebrek inzake materiële motivering.

i.

Het bestreden Besluit laat een maximale QC toe van maar liefst 82.

Als enige motivering wordt aangegeven dat iets anders 'niet haalbaar' is voor de exploitant.

Geen enkele motivering naar gezondheid wordt weerhouden.

In het besluit zelf wordt echter op diverse plaatsen verwezen naar de ernstige gezondheidsgevolgen, zodat het besluit zeker tegenstrijdig gemotiveerd is.

Tegelijk geeft het besluit aan dat in Zaventem de QC 12 is, hetgeen een zeer groot verschil is (p.25 § 1).

Dat aldus een vergunning op maat van de exploitant wordt verleend én er alleszins geen deugdelijke motivering weerhouden werd, wat maakt dat het besluit op dit vlak is aangetast door een gebrek inzake motivering.

ii.

De beslissing om de nacht zeven uren in plaats van 8 uur te laten duren, stoelt op een gebrekkige materiële motivering.

iii.

In de mate dat het bestreden besluit in haar overwegend gedeelte een redenering ontwikkelt, én verwijst naar wetenschappelijke literatuur en richtlijnen van de WHO, en zij hiervan zonder duidelijke reden van afwijkt in haar beschikkend gedeelte, kunnen de aangevoerde motieven in het bestreden besluit de beslissing niet schragen.

(p.22, 33 beroepschrift)

Zij zijn niet materieel deugdelijk maar zijn daarentegen behept met een gebrek inzake materiële motivering.

Het bestreden besluit brengt zelf alle elementen bij die doen besluiten dat er tussen vliegverkeer en gezondheidsklachten een oorzakelijk verband bestaat, en

dat dus de beslissing tot het verlenen van een milieuvergunning tot het uitoefenen van dergelijke activiteiten een negatieve impact heeft op de gezondheid en dus de fysische en psychische integriteit van de burgers.

Het bestreden besluit trekt hieruit echter niet de correcte gevolgtrekkingen.
iv.

Ook met betrekking tot de overwegingen omtrent het MER, welke de bestreden beslissing schragen, is er een gebrek inzake materiële motivering vast te stellen.

In de bestreden beslissing wordt het MER, waarop de besluitvorming omtrent de potentiële hinder is gebaseerd om tot de vergunning te komen, namelijk foutief geïnterpreteerd.

Dit blijkt uit een schrijven van 15 mei 2005 van Prof. Dr. Ir. Dick Botteldooren, erkend deskundige geluid en werkzaam bij de Vakgroep Informatietechnologie, Onderzoeksgroep Akoestiek aan de Universiteit Gent, hetgeen verzoekers bijbrengen als stuk.

In deze brief schrijft professor Botteldooren het volgende :

'Hiermee wens ik een vermoedelijk foutieve interpretatie van het MER in het Besluit van de Bestendige Deputatie van de Provincieraad, houdende gedeeltelijk en gefaseerd inwilligen van milieuvergunningsaanvraag van DAB INTERNATIONALE LUCHTHAVEN OOSTENDE voor het verder exploiteren en veranderen van een inrichting gelegen te Oostende, waarop mijn aandacht werd gevestigd, bevestigen.

Het gaat in het bijzonder om volgende passage :

'Overwegende dat 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} ;

dat voor zover de geluidscontouren van 70 dB(A,) binnen de terreingrenzen vallen er kan gesteld worden dat er geen ernstige gezondheidsrisico's voor de omwonenden zullen optreden (MER p. 235)';

Het is inderdaad correct dat de WHO onder andere L_{Amax} van 45 dB(A,) in de slaapkamer vermeldt als een van de criteria die een gezonde nachtrust moeten garanderen. In het MER worden echter enkel (in overeenstemming met de vereisten van Vlare 2) nachtgemiddelde geluidsniveaus berekend. Het is dan ook op zijn minst verwarrend dat de WHO voorwaarde in het Besluit in een adem wordt genoemd met de L_{night} -contour, een nachtgemiddelde waarde. Dit doet vermoeden dat men het MER op dit punt verkeerd geïnterpreteerd heeft bij de deliberatie voorafgaand aan het Besluit.

Los hiervan kan gesteld worden dat het beperken van de 70 dB(A,) L_{night} -contour een valabel criterium is dat echter best wordt aangevuld met een beperking op het aantal inwoners binnen de andere contouren omdat daar toch wel vrij grote aantallen gehinderden te vinden zijn (zie MER,) en een beperking op individuele (luidruchtige) vluchten.

In het advies van de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie wordt voorgesteld om de quotacount QC per vlucht en het totale aantal nachtvluchten te beperken. Dit komt deels tegemoet aan de bovenvermelde bekommernis. Gezien ook op andere Vlaamse luchthavens een maximale QC tijdens de nacht wordt opgelegd, lijkt dit tevens in overeenstemming met het gelijkheidsbeginsel.

Welke QC als maximum tijdens de nacht het best wordt opgelegd is afhankelijk van de ligging van de luchthaven de startprocedures (SID,) en de bewoning. Voor zover ons bekend is voor de luchthaven Oostende geen grondig akoestisch onderzoek gebeurd naar de impact van een bepaalde maximale QC tijdens de nacht op het aantal omwonenden waarvoor de WHO

richtlijn voor L_{Amax} wordt overschreden. Het is aan te raden om de introductie van QC op dergelijk onderzoek te baseren'.

In de mate dat een beslissing gebaseerd is op een incorrecte voorstelling van de feiten, een incorrecte kwalificatie van de feiten in rechte of in de mate dat zij niet naar redelijkheid verantwoord is, is zij aangetast door een gebrek inzake materiële motivering.

In casu is een essentieel onderdeel van de argumentatie om te komen tot het bestreden besluit gebaseerd op een incorrecte weergave van het MER.

Dit wordt trouwens bevestigd in het advies van de GMVC (Gewestelijke Milieuvergunningscommissie).

Het besluit is dan ook aangetast door een gebrek inzake motivering”;

2.1.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota daarop de volgende repliek geeft :

“1.1. Het eerste middel wordt genomen uit de schending van artikel 8 van het E.V.R.M. juncto de schending van artikel 17 van het B.U.P.O-verdrag juncto de schending van de artikelen 22 en 23 van de Grondwet juncto de schending van de artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen, de schending van artikel 17 van het Milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985, de schending van artikel 52, 30, b van VLAREM 1 juncto het zorgvuldigheidsbeginsel als beginsel van behoorlijk bestuur.

Het middel wordt opgesplitst in verscheidene onderdelen, waarin verzoekende partijen in se argumenteren dat het bestreden besluit het merendeel van hun beroepsmotieven onvoldoende of niet zou tegemoetkomen, en onvoldoende of geen rekening zou houden met de studies inzake gezondheidsproblemen naar aanleiding van vliegverkeer hij luchthavens, waarnaar wordt verwezen.

1.2. Verzoekende partijen verwijzen in het eerste middel in eerste instantie naar de Europese en grondwettelijke geschonden geachte bepalingen en naar rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens en Uw Raad in verband met deze bepalingen. Daarbij wordt meerdere keren verwezen naar een artikel van Prof. Vuye daaromtrent. Ook citeren verzoekende partijen tekstfragmenten uit studies en adviezen in verband met de relatie tussen luchthavens en gezondheid.

1.2.1. In dit kader dient vooreerst te worden opgemerkt dat verzoekende partijen in het eerste middel nergens concreet uiteenzetten in welke mate het bestreden besluit de geschonden geachte Europese en grondwettelijke bepalingen schendt, terwijl voormelde rechten bovendien geenszins werden geschonden. Voorts is de rechtspraak van Uw Raad waarnaar wordt verwezen niet ipso facto van toepassing in huidige procedure.

1.2.2. De in voormeld geciteerd artikel van prof. Vuye besproken rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, waaruit verzoekende partijen argumenten putten die de schorsing van het bestreden besluit zouden moeten kunnen schragen, wordt door verzoekende partijen slechts deels en onvolledig geciteerd. Samengevat stelt deze rechtspraak dat de Staat, in deze het Vlaamse Gewest, verplicht is om binnen haar ruime discretionaire bevoegdheid, en op basis van studie en onderzoek, een evenwicht te handhaven tussen het individu en de belangen van de gemeenschap, in deze onder meer het economisch belang van de Internationale Luchthaven Oostende. Daarbij dienen adequate maatregelen te worden uitgewerkt ter bescherming van het

privé -en gezinsleven van de omwonenden, zoals gewaarborgd door artikel 8 E.V.R.M. en artikel 22 Grondwet.

- 1.2.3. De loutere niet-gefundeerde stelling van verzoekende partijen, dat het bestreden besluit de geciteerde Europese en grondwettelijke rechten schendt, waarbij onmiddellijk dient te worden opgemerkt dat deze rechten geenszins absoluut zijn, kan niet worden gevolgd.

Zowel uit het administratief dossier als uit het bestreden besluit blijkt immers dat de milieuvergunning voor de luchthaven slechts na uitvoerig overleg en na het inwinnen van meerdere adviezen werd verleend, waarbij een evenwicht werd gezocht en gevonden tussen de omwonenden van de luchthaven, die daarvan hinder kunnen ondervinden, en de aanvraag van de luchthavenuitbater. Middels het opleggen van meerdere bijzondere voorwaarden, geïnspireerd door allerlei studies en adviezen en door het milieu-effectenrapport, beperkt het bestreden besluit de hinder van de exploitatie tot een aanvaardbaar niveau, zodat de omwonenden daardoor alleszins geen ondraaglijke hinder moeten ondergaan. Bijgevolg is de verwijzing door verzoekende partijen naar de Europese rechtspraak, die onder meer tot stand kwam in het kader van protest tegen de ‘wereldluchthaven’ van Heathrow, die uiteraard niet kan worden vergeleken met de kleine Oostendse luchthaven, niet dienstig, gezien de relevante Europese en daarop gestoelde grondwettelijke regels niet worden geschonden. De loutere vaststelling dat de lawaaihinder door vliegverkeer bij de luchthaven een inbreuk kan uitmaken op de grondrechten van burgers die deze hinder ondergaan, waarbij deze burgers gezondheidsproblemen kunnen kennen, betekent immers niet dat het verlenen van een milieuvergunning voor een luchthaven ipso facto de grondrechten van verzoekende partijen schendt. Het beamen van dergelijke gratuite bewering zou overigens impliceren dat meerdere milieuvergunningsbesluiten om deze reden onwettig zouden kunnen worden geacht. Het doel van een voorafgaande vergunningsaanvraag voor een milieuvergunningsplichtige inrichting, die evident een zekere vorm van hinder veroorzaakt, bestaat immers steeds in het maken van een afweging tussen hetgeen wordt aangevraagd en de hinder voor de omwonenden, die tot een aanvaardbaar niveau moet worden beperkt, doch normaliter nooit volledig kan worden uitgesloten.

- 1.2.4. Ook de verwijzing naar de arresten van Uw Raad van respectievelijk 11 mei en 13 juni 2005, waarin de schending van deze artikelen werd overwogen, is in deze niet dienstig. Voormelde arresten betroffen immers vooreerst de luchthaven van Zaventem, waar jaarlijks meer dan 250.000 vliegbewegingen plaatsvinden, en waar de hinder voor sommige omwonenden helemaal niet kan worden vergeleken met de hinder die sommige omwonenden van de kleine luchthaven van Oostende ondervinden. Voorts kwamen deze arresten tot stand in het kader van een procedure tegen ministeriële besluiten inzake het preferentieel baangebruik, waarbij werd aangeklaagd dat deze besluiten zonder zorgvuldige afweging en onderzoek de hinder in hoofde van sommige omwonenden van de luchthaven aanzienlijk verhoogde, waardoor er niet langer sprake was van evenwichtig verdeelde hinder tussen alle omwonenden, en het evenwicht tussen het individueel belang van sommige omwonenden en het gemeenschappelijk belang zoek was, met een schending van de grondrechten van deze omwonenden tot gevolg. Voormelde discussie is in deze niet aan de orde. In het bestreden besluit wordt een afweging gemaakt, waarbij zowel met de omwonenden als met de exploitatie rekening wordt gehouden, en waarbij er middels het opleggen van bijzondere voorwaarden wordt gestreefd naar een minimum aan hinder voor alle omwonenden, zonder

de normale exploitatie van de luchthaven onmogelijk te maken. De loutere bewering dat het verlenen van de betwiste milieuvergunning een maatregel betreft die een inbreuk op de lichamelijke fysische en psychische integriteit van heel wat omwonenden met zich meebrengt, kan dan ook niet worden gevolgd.

- 1.3. Verzoekende partijen betogen onder het eerste middel eveneens dat het bestreden besluit zowel de materiële als de formele motiveringsplicht zou miskennen, zoals voorgeschreven door de artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, artikel 17 van het Milieuvergunningsdecreet en artikel 52, 30, b van VLAREM 1.

Het bestreden besluit zou niet of niet afdoende antwoorden op de door verzoekende partijen geuite bezwaren, hetgeen verzoekende partijen pogen te illustreren aan de hand van enkele voorbeelden. Ook zouden de overwegingen van het bestreden besluit niet compatibel zijn met de uiteindelijke beslissing, gezien er geen rekening zou worden gehouden met de vele aangehaalde studies omtrent gezondheidsproblemen ten gevolge van vliegverkeer op luchthavens.

- 1.3.1. In het verlengde van de algemene motiveringsverplichting, zoals opgelegd in de Wet van 29 juli 1991, voorziet artikel 52, 3° VLAREM 1 eveneens in een specifieke motiveringsverplichting, waarbij elke milieuvergunning moet worden gemotiveerd, inachtgenomen onder meer de ingediende bezwaarschriften. Doel van deze bepaling is een betere informatie van de beroepsindiener, een zorgvuldiger besluitvorming in hoofde van het bestuur, en niet in het minst de beroepsindiener in kennis te stellen van de reden waarom zijn bezwaren niet werden weerhouden, teneinde hem toe te laten om zich met de hem ter beschikking staande rechtsmiddelen te verweren tegen die beslissing, door aan te tonen dat de erin tot uitdrukking gebrachte motieven ongegrond zijn. Daarbij wordt niet vereist dat de beroepsinstantie, in deze de Minister, expliciet dient te antwoorden op alle in het beroepsschrift verwoorde grieven, doch haar beslissing moet wel er wel blijk van geven dat de argumentatie van de betrokkene, in de verzoekende partijen, daadwerkelijk in de besluitvorming is betrokken. Het is met andere woorden noodzakelijk doch voldoende dat de bestreden beslissing duidelijk en omstandig de redenen doet kennen die haar verantwoorden en waaruit kan worden afgeleid waarom de in beroep verdedigde stellingen niet kunnen worden aangenomen.

- 1.3.2. Algemeen kan worden gesteld dat de argumenten waarnaar verzoekende partijen bij wijze van illustratie verwijzen, in hoofdorde kunnen worden teruggebracht tot een loutere opportuniteitskritiek. Verzoekende partijen hekelen immers vooral dat het bestreden besluit onvoldoende rekening zou hebben gehouden met hun bezwaren tegen de nachtvluchten, en onvoldoende zou zijn tegemoetgekomen aan hun vraag om vooral het nachtlawaai verder in te perken. Ze stellen daarbij dat er geen geluidsnorm voor nachtelijke piekgeluiden werd vastgelegd, en evenmin normen voor grondlawaai, alhoewel dit tijdens het openbaar onderzoek door hen was gevraagd.

Het gegeven dat belanghebbenden in het kader van de beroepsprocedure tegen een milieuvergunning de vergunningverlenende overheid in beroep verzoeken om bepaalde maatregelen dan wel voorwaarden op te leggen met het oog op de beperking van de geluidshinder, doet uiteraard geen afbreuk aan de ruime discretionaire bevoegdheid van deze overheid omtrent de keuze van de maatregelen die moeten worden opgelegd om de geluidshinder tot een aanvaardbaar niveau te brengen. Indien naderhand blijkt dat niet volledig werd tegemoetgekomen aan de

wensen van de beroepsindieners, doch dat de overheid wel andere maatregelen nam en bijzondere voorwaarden oplegde, met het oog op de beperking van de tijdens het openbaar onderzoek gewraakte geluidshinder, maakt dit geen schending uit van de formele motiveringsplicht. In deze worden de bewaren en beroepen van verzoekende partijen immers gedeeltelijk gegrond verklaard, en worden er conform hun eisen in het bestreden besluit meerdere voorwaarden opgelegd om de geluidshinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken, waarbij eveneens wordt voorzien in efficiënte controle- en evaluatiemogelijkheden. De vaststelling dat de vergunningverlenende overheid opteerde voor welbepaalde voorwaarden om de geluidshinder te beperken, en andere voorwaarden die in dit kader zouden kunnen worden opgelegd niet weerhield, doet geen afbreuk aan de wettigheid van de bestreden beslissing.

- 1.3.3. Wat betreft de opmerking dat het bestreden besluit zonder enige motivering uitgaat van het referentiejaar 1998, weze herhaald dat dit in eerste instantie een opportunitetskritiek vormt. De reden dat dit referentiejaar werd gekozen als uitgangspunt is gelegen in het feit dat het betreden besluit rekening houdt met het conform verklaarde project-milieu-effectenrapport, waarin een standstill-scenario wordt berekend ten aanzien van de geluidssituatie in het jaar 1998, met name het eerste jaar waarvoor er geluidscontouren werden opgemaakt. Eén en ander wordt in het bestreden besluit verwoord op pp. 22 en 23. Daarom wordt in het bestreden besluit bovendien, in het kader van de doelstelling van de vergunningverlenende overheid om de geluidshinder voor zoveel mogelijk omwonenden zoveel als mogelijk te beperken, het volgende gesteld:

‘dat als referentie het aantal potentieel gehinderden van 1998 wordt gekozen, maar dat er wel rekening mee dient gehouden te worden dat er toen nog zeer luidruchtige toestellen gebruikt werden (bovenvermelde Hoofdstuk II-vliegtuigen) die nu zo goed als niet meer vliegen; dat het dus aangewezen is om, zoals de bestendige deputatie in haar bestreden besluit heeft gedaan, de grens van het aantal potentieel ernstig gehinderden terug te brengen tot ongeveer 70% van het aantal van 1998, waarbij wordt rekening gehouden met de bevolkingsgegevens van 2001; dat in het bestreden besluit onder bijzondere voorwaarde a. bijgevoegd dient te worden dat het aantal potentieel ernstig gehinderden maximum 2.700 mag bedragen (= 70% van het aantal van referentiejaar 1998);’

- 1.3.4. Ook de bewering van verzoekende partijen dat het bestreden besluit enerzijds verwijst naar allerhande studies omtrent mogelijke gezondheidsschade ten gevolge van vliegverkeer bij luchthavens, doch daar anderzijds onvoldoende rekening mee houdt, en dienvolgens een tegenstrijdige motivering bevat, kan niet worden. bij getreden, en vormt opnieuw eerder een opportunitetskritiek. De verwijzing naar voormelde studies impliceert immers juist dat de vergunningverlenende overheid zich voldoende informeerde en aldus bewust is van de mogelijke gevolgen van overmatige lawaaihinder ten gevolge van de uitbating van een luchthaven, zodat daarmee afdoende rekening kon worden gehouden bij het nemen van de bestreden beslissing, en in het bijzonder bij het opleggen van bijzondere exploitatievoorwaarden.
- 1.3.5. Voorts hekelen verzoekende partijen de maximale QC van 82, alhoewel weze opgemerkt dat ook toestellen met een QC van 82 voldoen aan de internationale regels omtrent geluidscertificering (stage III-toestellen). Het bestreden besluit stek daaromtrent op pp. 24 tot 26 het volgende :

‘Overwegende dat de exploitant aansluitend op de hoorzitting van 24 januari 2005 van de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie, een studie heeft laten uitvoeren naar de geproduceerde QC op de luchthaven; (...) dat het verantwoord is om, naar analogie met het maximum aantal potentieel ernstig gehinderden, als norm 70 % van het totale geluidsniveau van de vertrekkende vliegtuigen van het jaar 1998 op te leggen, zijnde een jaarlijkse totale QC (voor het deel van de nacht tussen 23.00u en 06.00 u) van 25.100;

Overwegende dat aangaande de mogelijke beperkingen van de maximale QC gedurende het deel van de nacht van 23.00u tot 06.00 u de exploitant tijdens het horen door de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie verder het volgende verklaarde:

- de exploitant stelt uitdrukkelijk dat een maximale QC van 12 tijdens de nacht, zoals opgelegd voor de luchthaven Brussel-Nationaal, momenteel niet haalbaar is;
- dat op dit moment het meest luidruchtige toestel (Antonov 124) een QC van maximum 86,1 heeft bij het landen; dat met dit toestel echter nog maar weinig vluchten uitgevoerd;
- dat het volgens de exploitant noodzakelijk is dat het toestel B747-200 nog zeker 5 jaar kan landen en opstijgen tijdens de nacht op de luchthaven van Oostende; dat dit toestel een maximale QC van 81,3 heeft;
- dat voormeld toestel B747-200 mogelijkerwijze tegen 2010 zal kunnen vervangen worden door stillere toestellen met een maximale QC van 36,3;
- dat tegen 2015 een QC van 12 haalbaar wordt geacht;

Overwegende dat - zoals de exploitant toelichtte tijdens het horen door de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie - de aanvraag, gerelateerd naar QC en aantal vluchten voor wat betreft het deel van de nacht van 23.00 uur tot 06.00 uur als volgt kan samengevat worden:

* met onmiddellijke ingang, op jaarbasis:

- een maximum individuele QC van 82;
- 2.730 subsonische vliegbewegingen (landen + opstijgen) en 1.000 propellers (kleine toestellen);
- een maximum totale QC gelijk aan deze van het referentiejaar 1998, te weten 50.000 in totaal voor alle vliegbewegingen en 35.853 voor de vertrekkende vluchten;

* ten vroegste vanaf het jaar 2010 kan de maximum individuele QC tot 37 gereduceerd worden;

* ten vroegste vanaf het jaar 2015 kan de maximum individuele QC tot 12 gereduceerd worden;

Overwegende dat, zoals hoger al uiteengezet, de bestendige deputatie in haar bestreden beslissing als uitgangspunt hanteert dat het aantal potentieel sterk gehinderden hoogstens nog 70 % mag bedragen van het referentiejaar 1998; dat dit uitgangspunt verantwoord is in het licht van de evolutie sedert 1998 tot 2003 en kan worden gehandhaafd; dat de hoger vermelde gegevens duidelijk maken dat dit uitgangspunt technisch niet kan worden gehaald bij de door de exploitant gevraagde QC's en uitbreiding van het aantal subsonische vliegbewegingen op jaarbasis gedurende de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur van 888 tot 2.730 bij een maximale individuele QC = 82, een totale QC = 50.000 en een totale QC van de vertrekkende vliegtuigen = 35.000; in de bestreden beslissing wordt het maximum aantal vliegbewegingen gedurende de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur dan ook terecht

beperkt tot 270 subsonische vliegbewegingen per kwartaal en 38 vliegbewegingen per kwartaal met toestellen < 6 ton; dat het tevens aangewezen is om de gefaseerde afname van de maximale QC per vlucht, zoals op de hoorzitting haalbaar werd geacht door de exploitant, zijnde :

- QCmax = 82 met onmiddellijke ingang
- QCmax = 37 vanaf 1 januari 2010
- QCmax = 12 vanaf 1 januari 2015

als bijzondere voorwaarde in de vergunning op te leggen;'

Aldus wordt er in het bestreden besluit op gemotiveerde wijze een realistische afbouw van de QC voorzien, hetgeen geenszins een schending van de materiële motiveringsplicht betekent. Hetzelfde geldt voor de vaststelling dat het bestreden besluit de nacht situeert van 23u tot 6u, gezien dit zo is bepaald in artikel 5.57.1.2. van VLAREM II. Tenslotte vormt ook de verwijzing naar het schrijven van Prof. Botteldoorn geen ernstige reden om te besluiten tot de onwettigheid van het bestreden besluit, onder meer gezien daarin enkel wordt gewezen op een vermoedelijke foutieve interpretatie van het milieu-effectenrapport, en dit door de Bestendige Deputatie.

Het eerste middel is niet ernstig”;

2.1.3.1. Overwegende dat het middel en de onderdelen ervan in het verzoekschrift meer dan 20 bladzijden beslaan en dat de verzoekers daarenboven niet minder dan negen middelen aanvoeren, die zij alle als ernstig bestempelen; dat de Raad van State in een kort geding alleen kan en mag onderzoeken of dat middel en die onderdelen op het eerste gezicht ernstig lijken; dat de Raad zich dan ook noodgedwongen moet beperken tot een prima facie-onderzoek van de middelen zoals ze zich in een eerste lezing tot hun essentie laten herleiden, zonder noodzakelijk ieder argument afzonderlijk te beantwoorden;

2.1.3.2. Overwegende dat het middel om de volgende redenen niet als ernstig kan worden beschouwd :

Het door de verwerende partij gevoerde verweer inzake de door verzoekers aangevoerde schending van het recht op eerbiediging van het privé-leven, met inbegrip van het recht op bescherming van de woning en van het recht op bescherming van een gezond leefmilieu kan prima facie worden bijgetreden.

Voorts wordt de door verzoekers aangevoerde wettigheidskritiek als volgt beoordeeld:

- In het bestreden besluit lijken wel degelijk de passende conclusies te worden getrokken in verband met de schade die het vliegverkeer zou veroorzaken daar waar wordt verantwoord waarom niet integraal wordt ingegaan op de door de

exploitant gevraagde uitbreiding van de luchthaven en er inzake de nachtvluchten geopteerd wordt voor een standstill.

- De vergunningverlenende overheid heeft een ruime discretionaire bevoegdheid inzake de keuze omtrent de maatregelen die moeten worden opgelegd om de geluidshinder te beperken. Het opteren vanwege de verwerende partij voor het hanteren van de Quota Count (QC) als alternatief voor de maximumnormen zoals door verzoekers gevraagd lijkt een kwestie van opportuniteit te zijn, waarover de Raad van State geen beoordelingsbevoegdheid heeft.

- Wat de kritiek op de door de verwerende partij gehanteerde QC-norm van 82 betreft dit in vergelijking met de QC-norm van 12 voor Zaventem kan vooreerst worden gesteld dat deze vergelijking niet lijkt op te gaan omdat het aantal maximum toegelaten nachtelijke vliegbewegingen per jaar (1.232) beduidend minder bedraagt dan voor Zaventem (25.000). Ook lijkt niet uit het oog te mogen worden verloren dat -anders dan verzoekers laten uitschijnen- de meest verouderde en lawaaierige vliegtuigen, de zogenaamde “Hoofdstuk II-vliegtuigen”, niet meer toegelaten zijn sinds 1 april 2002. Bovendien wordt in de bestreden beslissing de maximum toegelaten QC gefaseerd verlaagd naar respectievelijk 37 en 12.

- De beslissing “om de nacht zeven uren in plaats van 8 uren te laten duren” vindt prima facie steun in artikel 5.57.1.2. van Vlarem II.

- Zoals de verwerende partij terecht opmerkt is de keuze van een referentieperiode een kwestie van opportuniteit. Uit het bestreden besluit blijkt wel degelijk waarom 1998 als referentiejaar werd genomen : rekening werd gehouden met het conform verklaard MER waarin een standstill-scenario wordt berekend ten opzichte van de geluidssituatie in 1998, zijnde het eerste jaar waarvoor er geluidscontouren werden opgemaakt. De verwerende partij legt ook terecht de nadruk op volgende overweging uit het bestreden besluit :

“dat als referentie het aantal potentieel gehinderden van 1998 wordt gekozen, maar dat er wel rekening mee dient gehouden te worden dat er toen nog zeer luidruchtige toestellen gebruikt werden (bovenvermelde Hoofdstuk II-vliegtuigen) die nu zo goed als niet meer vliegen; dat het dus aangewezen is om, zoals de bestendige deputatie in haar bestreden besluit heeft gedaan, de grens van het aantal potentieel ernstig gehinderden terug te brengen tot ongeveer 70% van het aantal van 1998, waarbij wordt rekening gehouden met de bevolkingsgegevens van 2001; dat in het bestreden besluit onder bijzondere voorwaarde a. bijgevoegd dient te worden dat het aantal potentieel ernstig

gehinderden maximum 2.700 mag bedragen (= 70% van het aantal van referentiejaar 1998);”

Daaruit blijkt dat het aantal potentieel ernstig gehinderden slechts 70% mag bedragen van het aantal van het jaar 1998 en dat daarbij rekening moet worden gehouden met de bevolkingsgegevens van 2001 en dus niet deze van 1998. Prima facie zouden de in het bestreden besluit opgelegde maatregelen moeten leiden tot een vermindering van de lawaaihinder.

- Een louter “vermoeden” vanwege Professor Botteldoorn dat het MER op een bepaald punt door de bestendige deputatie verkeerd zou zijn geïnterpreteerd lijkt niet van aard te zijn om tot de onwettigheid van het bestreden besluit te concluderen. Hetzelfde geldt voor de niet gefundeerde bewering dat “voor zover ons bekend” geen grondig onderzoek zou zijn gebeurd “naar de impact van een bepaalde maximale QC tijdens de nacht op het aantal omwonenden waarvoor de WHO richtlijn voor L_{Amax} wordt overschreden”;

2.2.1. Overwegende dat als tweede middel de verzoekers de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel aanvoeren; dat zij het middel toelichten als volgt:

“1.

Geluidshinder is vanaf de overschrijding van bepaalde wetenschappelijk vastgestelde grenzen schadelijk voor de gezondheid van de mens.

De bevindingen van diepgaande wetenschappelijke studies zijn geconcretiseerd in de richtlijnen van de Wereld Gezondheidsorganisatie. Ook andere studies, zoals bijvoorbeeld het infra verder besproken recent in The Lancet gepubliceerde onderzoek naar de effecten van geluidshinder op kinderen nabij een luchthaven, tonen de verregaande schadelijke gevolgen van lawaaihinder aan (zie stukkenbundel).

De studie van prof. Annemans, die verzoekers als stuk bijvoegen, toont aan dat er voor wat betreft de luchthaven van Zaventem een minimale schade is van 15 miljoen euro per jaar.

Een zorgvuldige overheid kan dergelijke wetenschappelijke studies niet zomaar naast zich neerleggen.

Meerdere grondrechten, o.m. het grondrecht van de mens op bescherming van zijn fysieke en psychische integriteit, het grondrecht op bescherming van zijn gezinsleven en het grondrecht op bescherming van de woning, verplichten de Minister ertoe maatregelen te nemen tot reducering van de lawaaihinder van de vliegtuigen tot op een niveau dat de gezondheid en het privé-leven niet meer schaadt.

Dit is duidelijk niet gebeurd in het bestreden Besluit

Beslissingen dienen te worden genomen op basis van een zorgvuldige voorbereiding.

De 'materiële' zorgvuldigheidsnorm vereist dat het bestuur er zich voor moet hoeden om de belangen van betrokkenen niet op onnodige en onredelijke wijze te schaden door onzorgvuldig op te treden.

Een correcte feitenvinding dient aan de basis te liggen van de beslissingen. Het bestuur moet tevens op voldoende wijze informatie inwinnen om met kennis van zaken te kunnen beslissen.

Een bestuursbeslissing vereist tevens een nauwgezette belangenafweging, waarbij men door middel van een volledig en afdoend onderzoek van de concrete omstandigheden tot zijn beslissing komt.

(Mast, A., Dujardin, J., Van Damme, M., Vande Lanotte, J., Overzicht van het Belgisch administratief recht, Mechelen, Kluwer, 2002, randnr. 46, p. 53-54.)

In casu heeft de overheid zich niet gedragen als een zorgvuldig bestuur bij het nemen van het bestreden besluit.

De overheid maakt in haar bestreden besluit wel melding van studies omtrent gezondheidsproblemen verband houdende met de milieuhinder veroorzaakt door de luchthaven, doch houdt hier in haar besluit hoegenaamd geen rekening mee. De overheid maakt in haar bestreden besluit tevens melding van de WHO-richtlijnen inzake geluidshinder, maar houdt ook hier geen rekening mee bij het nemen van het bestreden besluit.

De overheid heeft door het nemen van het bestreden besluit het zorgvuldigheidsbeginsel geschonden.

2.

Ook met betrekking tot het MER in deze procedure dient onzorgvuldigheid vastgesteld in hoofde van de overheid.

De overheid heeft zich namelijk bij haar besluitvorming gebaseerd op een foutieve interpretatie van het MER omtrent de potentiële hinder.

Dit blijkt uit een schrijven van 15 mei 2005 van Prof. Dr. Ir. Dick Botteldooren, erkend deskundige geluid en werkzaam bij de Vakgroep Informatietechnologie, Onderzoeksgroep Akoestiek aan de Universiteit Gent, dat verzoekers bijbrengen als stuk.

In deze brief schrijft professor Botteldooren het volgende :

'Hiermee wens ik een vermoedelijk foutieve interpretatie van het MER in het Besluit van de Bestendige Deputatie van de Provincieraad, houdende gedeeltelijk en gefaseerd inwilligen van milieuvergunningsaanvraag van DAB INTERNATIONALE LUCHTHAVEN OOSTENDE voor het verder exploiteren en veranderen van een inrichting gelegen te Oostende, waarop mijn aandacht werd gevestigd, bevestigen.

Het gaat in het bijzonder om volgende passage.

'Overwegende dat 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} ;

dat voor zover de geluidscontouren van 70 dB(A) binnen de terreingrenzen vallen er kan gesteld worden dat er geen ernstige gezondheidsrisico's voor de omwonenden zullen optreden (MER p. 235)';

Het is inderdaad correct dat de WHO onder andere L_{Amax} van 45 dB(A,) in de slaapkamer vermeldt als een van de criteria die een gezonde nachtrust moeten garanderen. In het MER worden echter enkel (in overeenstemming met de vereisten van Vlare 2) nachtgemiddelde geluidsniveaus berekend. Het is dan ook op zijn minst verwarrend dat de WHO voorwaarde in het Besluit in een adem wordt genoemd met de L_{night} -contour, een nachtgemiddelde waarde. Dit doet vermoeden dat men het MER op dit punt verkeerd geïnterpreteerd heeft bij de deliberatie voorafgaand aan het Besluit.

Los hiervan kan gesteld worden dat het beperken van de 70 dB(A) L_{night} -contour een valabel criterium is dat echter best wordt aangevuld met een beperking op het aantal inwoners binnen de andere contouren omdat daar toch wel vrij grote aantallen gehinderden te vinden zijn (zie MER) en een beperking op individuele (luidruchtige) vluchten.

In het advies van de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie wordt voorgesteld om de quotacount QC per vlucht en het totale aantal nachtvluchten te beperken. Dit komt deels tegemoet aan de bovenvermelde bekommernis. Gezien ook op andere Vlaamse luchthavens een maximale QC tijdens de nacht wordt opgelegd, lijkt dit tevens in overeenstemming met het gelijkheidsbeginsel.

Welke QC als maximum tijdens de nacht het best wordt opgelegd is afhankelijk van de ligging van de luchthaven de startprocedures (SID) en de bewoning. Voor zover ons bekend is voor de luchthaven Oostende geen grondig akoestisch onderzoek gebeurd naar de impact van een bepaalde maximale QC tijdens de nacht op het aantal omwonenden waarvoor de WHO richtlijn voor L_{Amax} wordt overschreden. Het is aan te raden om de introductie van QC op dergelijk onderzoek te baseren'.

In de mate dat de overheid zich bij wijze van een incorrecte interpretatie steunt op het MER, handelt zij niet als een zorgvuldige overheid. Indien de bestreden beslissing was genomen op basis van een zorgvuldige voorbereiding, was een dergelijke fout niet gebeurd”;

2.2.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota volgende repliek geeft :

“2.1. In het tweede middel wordt de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel aangevoerd.

Verzoekende partijen stellen dat het bestreden besluit geen rekening houdt met de wetenschappelijke studies waarin de relatie wordt aangetoond tussen het vliegverkeer op luchthavens en gezondheidsschade van de omwonenden van deze luchthavens. Het bestreden besluit zou met name hebben nagelaten om maatregelen te nemen om de lawaaihinder van de vliegtuigen te reduceren tot een niveau dat niet schadelijk is voor de gezondheid en het privé-leven van de omwonenden, zoals gewaarborgd door diverse grondrechten.

2.2. De argumentatie van verzoekende partijen bij dit middel vormt een loutere herhaling van hetgeen ze onder het eerste middel uiteenzetten, zodat kan worden verwezen naar het verweer dat daarbij werd ontwikkeld.

Verzoekende partijen uiten in dit middel opnieuw een opportuniteitskritiek op de maatregelen die het bestreden besluit voorziet om de geluidshinder van de omwonenden van de luchthaven tot een aanvaardbaar niveau te beperken, in plaats van concreet en duidelijk aan te tonen in welke mate het bestreden besluit het zorgvuldigheidsbeginsel schendt.

Het tweede middel is niet ernstig”;

2.2.3. Overwegende dat het tweede middel in wezen een gedeeltelijke herhaling vormt van het eerste middel; dat in de huidige stand van de procedure dan ook naar de bespreking van het eerste middel kan worden verwezen; dat het tweede middel niet ernstig is;

2.3.1. Overwegende dat de verzoekers als derde middel de schending van het voorzorgsbeginsel aanvoeren; dat zij het middel als volgt toelichten :

“1.

Zoals supra is gesteld is aangetoond dat de luchthaven een ernstige negatieve impact op de gezondheid van de bevolking heeft.

Dit blijkt uit onderzoek naar de effecten van geluidshinder, luchtvervuiling, lood en chemicaliën veroorzaakt door luchthavens.

Recent verscheen een artikel in het gezaghebbende medische wetenschapsblad The Lancet betreffende de effecten van vliegtuig- en wegverkeerslawaaï op het cognitief vermogen en de gezondheid van kinderen.

Het betrof een onderzoek dat verschillende landen besloeg, waarbij men kinderen ging bevragen die woonden dichtbij drie grote luchthavens in Spanje, Nederland en Groot-Brittannië.

Het onderzoek werd tussen 2001 en 2004 verricht in het kader van het Vijfde Kader programma van de Europese Unie.

De onderzoekers vonden rechtstreekse verbanden tussen blootstelling aan langdurig luchthavenlawaaï en achterstand op vlak van begrijpend lezen en herkenningsgeheugen.

De conclusie : 'Our findings indicate that a chronic environmental stressor - aircraft noise- could impair cognitive development in children, specifically reading comprehension. Schools exposed to high levels of aircraft noise are not healthy educational environments'.

Vrij vertaald : 'Onze bevindingen wijzen erop dat een chronische milieubelasting - vliegtuiglawaai - de cognitieve ontwikkeling van kinderen kan schaden, meer bepaald begrijpend lezen. Scholen die worden blootgesteld aan hoge niveau 's van vliegtuiglawaai vormen geen gezonde onderwijsomgevingen'. Zie STANSFELD, S.A., Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health: a cross-national study, The Lancet, 2005, 365, 1942-1949, bijgebracht als stuk.

Verzoekers brengen als stuk tevens bij het lijvige aansluitende Nederlandse rapport, getiteld 'het effect van geluid van vlieg- en wegverkeer op cognitie, hinderbeleving en de bloeddruk van basisschoolkinderen' (tevens getiteld RIVM rapport 441520021/2005).

Dergelijke internationale aanwijzingen van schade voor de gezondheid en het leefmilieu zijn legio.

In casu schendt het bestreden Besluit het voorzorgsbeginsel, gezien het geen enkele rekening houdt met dergelijke studies die wijzen op ernstige gezondheids- en leefmilieuproblemen.

2.

Meer nog, men doet geen enkele poging om de risico's terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau, in weerwil van wat men beweert op p. 33 van het bestreden besluit.

De exploitatie van een terrein voor vliegvelden brengt rechtstreeks hinder met zich mee voor de omwonenden, gezien zij in de onmiddellijke nabijheid wonen van de luchthaven van Oostende.

De risico's voor de geluidshinder van deze inrichting kunnen absoluut niet tot een aanvaardbaar niveau beperkt worden.

Dit kon niet met het besluit van de Bestendige Deputatie, dit kan evenmin met het bestreden besluit van de Vlaamse Minister;

Zelfs de meest moderne toestellen veroorzaken in de omliggende woonwijken geluidspieken waarvan het niveau ver boven de normen van de WHO (Wereld Gezondheids Organisatie) liggen. Het bewijs hiervoor vindt men in de jaarrapportering van het geluidsmetnet Luchthaven Oostende-Brugge voor het

jaar 2003. Op pagina 16, NMT2 staat o.a. dat piekgeluidsniveaus tot 100 dBA de meest voorkomende events zijn! Dit niveau is 40 dB boven de WHO norm voor buitengeluid.

De Vlaamse overheid houdt bij het verlenen van milieuvergunning voor de luchthaven te Oostende, en in de bestreden beslissing, geen rekening met de ernstige schade aan mens en leefmilieu door de nabijheid van een luchthaven.

Er wordt zelfs geen poging gedaan om de risico's te beperken. De Vlaamse overheid schendt hiermee het voorzorgsbeginsel.

Het voorzorgsbeginsel is ondermeer vervat in :

- Het Verdrag inzake de bescherming en het gebruik van grensoverschrijdende waterlopen en internationale meren, Helsinki, 17 maart 1992, art. 2, §5;
- De Rio Verklaring over Leefmilieu en Ontwikkeling, juni 1992 (Rio Declaration on Environment and Development), principe 15;
- De Resolutie van de Raad van de Europese Unie over het voorzorgsbeginsel, december 2000.

Zo blijkt onder andere uit considerans B bij deze resolutie dat :

'het voorzorgsbeginsel deel uitmaakt van de beginselen waarmee rekening dient te worden gehouden in het milieubeleid van de Gemeenschap, (...) dat dit beginsel eveneens van toepassing is op de menselijke gezondheid en op het gebied van dier- en plantgezondheid'.

De Raad van de Europese Unie oordeelde in art. 2 van deze Resolutie dat het voorzorgsbeginsel van toepassing is op het beleid en het optreden van de Gemeenschap en haar Lidstaten, en dit zowel op niveau van de communautaire instellingen als op niveau van de lidstaat zelf.

Tevens constateerde de raad in art. 3 dat het voorzorgsbeginsel geleidelijk de status verwerft van volkenrechtelijk beginsel op het vlak van de gezondheids- en milieubescherming.

De Raad is in art. 7 van mening dat men dit beginsel moet hanteren :

'wanneer de mogelijkheid van schadelijke gevolgen voor de gezondheid of het milieu wordt vastgesteld en wanneer na een eerste wetenschappelijke risico-evaluatie, op basis van de beschikbare gegevens, onzekerheid blijft bestaan over het risiconiveau'.

Terzake kan worden verwezen naar het arrest van de Raad van State van 20 augustus 1999, nr. 82.130 :

(...)

Verzoekers hadden al deze argumenten reeds als bezwaar verwoord in hun beroepsschrift bij de minister (zie stuk 2, p. 38-40, item 4.25).

In casu houdt de overheid hiermee totaal geen rekening bij het verlenen van de milieuvergunning via het bestreden besluit.

Er wordt integendeel een vergunning verleend voor 20 jaar.

Hiermee wordt het voorzorgsbeginsel geschonden”;

2.3.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota repliceert als volgt :

“3.1. Het derde middel wordt genomen uit de schending van het voorzorgsbeginsel

Verzoekende partijen formuleren nogmaals hun argument dat het bestreden besluit geen rekening zou houden met de ernstige schade aan mens en leefmilieu door de nabijheid van een luchthaven, waarbij zelfs niet zou worden gepoogd om de risico's van deze uitbating te beperken.

3.2. Verzoekende partijen herhalen onder dit middel opnieuw hetgeen ze onder het eerste en tweede middel uiteenzetten, zodat kan worden

verwezen naar de uiteenzetting bij deze middelen, evenals naar de uiteenzetting hieronder bij het vierde en het vijfde middel, waaruit onder meer blijkt dat het voorzorgsbeginsel zéér algemeen is geformuleerd. Uit de uiteenzetting van verzoekende partijen onder dit middel blijkt overigens dat ze zich niet beperken tot het leveren van opportuniteitskritiek op de maatregelen die het bestreden besluit voorziet om de geluidshinder van de omwonenden van de luchthaven tot een aanvaardbaar niveau te beperken, doch zich ook uitspreken tegen de uitbating van de luchthaven in het algemeen.

- 3.3. Overigens verwijzen verzoekende partijen blijkens hun uiteenzetting bij het middel verkeerdelijk naar de schending van het voorzorgsbeginsel, gezien er volgens hen niet langer kan worden betwijfeld dat het vliegverkeer op een luchthaven de gezondheid van de omwonenden kan aantasten. Evenwel betekent het voorzorgsbeginsel dat de overheid bij wetenschappelijke onzekerheid omtrent het bestaan en de omvang van risico's voor de menselijke gezondheid of het leefmilieu niet moet wachten om beschermende maatregelen te nemen. In deze wordt men volgens verzoekende partijen door het bestreden besluit aldus eerder geconfronteerd met een situatie waarbij het verband tussen de oorzaak, met name -nacht-lawaaï, en het gevolg, met name gezondheidsschade, bekend is, en men ondanks die wetenschap onvoldoende maatregelen treft om de voorziene gevolgen te voorkomen, hetgeen echter een schending van het preventiebeginsel zou betekenen.

Onafgezien van de uitkomst van deze vraagstelling, blijkt in voorliggend geval uit het bestreden besluit dat de vergunningverlenende overheid de mogelijke risico's voor de omwonenden van een luchthaven, ten gevolge van de exploitatie daarvan, afdoende onderzocht, en bij het verlenen van de vergunning de nodige voorwaarden oplegde om deze risico's tot een aanvaardbaar niveau te beperken, inachtgenomen de studies omtrent de impact van een luchthavenexploitatie op de gezondheidstoestand van de omwonenden.

Het derde middel is niet ernstig”;

2.3.3. Overwegende dat het derde middel in wezen een variatie op het eerste en het tweede middel vormt; dat het middel er immers opnieuw op neerkomt dat de overheid onvoldoende voorzorgen heeft genomen door de vergunning te verlenen voor 20 jaar niettegenstaande de gevaren voor mens en leefmilieu die de exploitatie van een luchthaven volgens allerhande studies waarnaar wordt verwezen zou meebrengen; dat, wat de door verzoekers aangehaalde jaarrapportering voor het jaar 2003 betreft, zij nalaten dit stuk neer te leggen; dat enkel de berekening van de geluidscontouren 2003 en de jaarrapportering van het geluidsmmeetnet 2004 zijn neergelegd; dat uit die stukken nergens blijkt “dat piekgeluidsniveaus tot 100 dB(A) het meest voorkomend zijn”; dat, zoals ook reeds gedeeltelijk het geval bij het eerste middel, verzoekers in dit middel enkel opportuniteitskritiek formuleren; dat het middel niet ernstig is;

2.4.1. Overwegende dat verzoekers als vierde middel de schending aanvoeren van “artikel 1.2.1.§1, §2, §3 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid”; dat zij het middel als volgt toelichten :

“Het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid bepaalt :

‘HOOFDSTUK II. DOELSTELLINGEN EN BEGINSELEN

Art. 1.2.1.

§1.

Ten behoeve van de huidige en toekomstige generaties heeft het milieubeleid tot doel :

het beheer van het milieu door de duurzame aanwending van de grondstoffen en de natuur;

de bescherming, tegen verontreiniging en onttrekking, van mens en milieu, en in het bijzonder van de ecosystemen die van belang zijn voor de werking van de biosfeer en die betrekking hebben op de voedselvoorziening, de gezondheid en de andere aspecten van het menselijk leven;

het natuurbehoud en de bevordering van de biologische en landschappelijke diversiteit, met name door de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuurlijke habitats, ecosystemen en landschappen met ecologische waarde en het behoud van de wilde soorten, in het bijzonder van die welke bedreigd, kwetsbaar; zeldzaam of endemisch zijn.

§ 2.

Op basis van een afweging van de verschillende maatschappelijke activiteiten streeft het milieubeleid naar een hoog beschermingsniveau. Het berust onder meer op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden, het standstill-beginsel en liet beginsel dat de vervuiler betaalt.

§ 3.

De in § 1 en § 2 bepaalde doelstellingen en beginselen moeten in het bepalen en uitvoeren van het beleid van het Vlaamse Gewest op andere gebieden worden geïntegreerd. Bij de uitvoering van het beleid wordt rekening gehouden met de sociaal-economische aspecten, de internationale dimensie en de beschikbare wetenschappelijke en technische gegevens'.

Volgens het decreet algemene bepalingen is het doel van het milieubeleid ‘de bescherming van mens en milieu’, (art. 1.2.1, §1).

Nog volgens dat artikel, §2 : 'Op basis van een afweging van de verschillende maatschappelijke activiteiten streeft het milieubeleid naar een hoog beschermingsniveau. Het berust onder meer op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden, het standstill-beginsel en het beginsel dat de vervuiler betaalt'.

Verzoekers hebben onder middel 1 (evenals middel 2 en 3) uitgebreid geciteerd uit de bestreden vergunning.

Verzoekers hebben duidelijk gemaakt dat het bestreden Besluit kennis heeft van diverse gezondheidsstudies.

Hetzelfde artikel zegt verder in § 3: “De in § 1 en § 2 bepaalde doelstellingen en beginselen moeten in het bepalen en uitvoeren van het beleid van het Vlaamse Gewest op andere gebieden worden geïntegreerd. Bij de uitvoering van het beleid wordt rekening gehouden met de sociaal-economische aspecten, de internationale dimensie en de beschikbare wetenschappelijke en technische gegevens'.

Met het verlenen van de betrokken vergunning schendt de Minister duidelijk de aangegeven bepalingen.

Er wordt geenszins gestreefd naar de bescherming van mens en milieu. Prof Annemans stelt duidelijk dat er gezondheidsschade wordt toegebracht ter waarde van 15 miljoen euro per jaar, minimaal!

Art. 12.1 .§ 2 stelt duidelijk dat gestreefd wordt naar een hoog beschermingsniveau. Dit wordt evenmin betacht.

Op geen enkele manier wordt de exploitant verantwoordelijk gesteld volgens het beginsel de vervuiler betaalt in de betrokken vergunning.

Op geen enkele manier worden de milieuaantastingen aan de bron bestreden. Daarenboven is het duidelijk dat de gezondheidskosten elke toegevoegde waarde sterk overstijgen. Met deze kostprijs wordt geen rekening gehouden in het bestreden besluit. Nochtans zal deze kostprijs blijven bestaan, gezien de nachtvluchten op deze manier zullen blijven bestaan.

Verder is ook geen rekening gehouden met de beschikbare wetenschappelijke gegevens, omdat de richtlijnen van de WHO zonder duidelijke motivatie terzijde worden geschoven. Ook met andere wetenschappelijke studies (prof. Annemans, Nederlandse gezondheidsraad,...) is niet of nauwelijks rekening gehouden”;

2.4.2. Overwegende dat de verwerende partij volgende repliek geeft:

“4.1. In het vierde middel wordt de schending aangevoerd van artikel 1.2.1., § § 1, 2 en 3 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

Verzoekende partijen citeren in dit middel voormelde decretale bepaling, om vervolgens te besluiten dat het bestreden besluit daarmee geenszins rekening houdt, onder meer gezien de beschikbare wetenschappelijke gegevens omtrent de relatie tussen de uitbating van een luchthaven en gezondheidsschade daarin zouden worden genegeerd.

4.2. Ter weerlegging van dit middel kan nogmaals worden gewezen naar de uiteenzetting onder de eerste drie middelen, gezien het vierde middel de daaronder ontwikkelde argumentatie grotendeels herhaalt.

De decretale bepaling waarnaar verzoekende partijen verwijzen betreft zéér algemeen geformuleerde beginselen en doelstellingen, die eerder richtinggevend zijn en van belang zijn bij de interpretatie van andere bepalingen inzake milieubeleid, en waarbij de rechterlijke controle op hun naleving eerder marginaal is. Aldus zou enkel de kennelijke schending van deze beginselen en doelstellingen door het bestreden besluit desgevallend kunnen leiden tot de schorsing daarvan. Evenwel dient in deze te worden vastgesteld dat het bestreden besluit voormelde algemene bepalingen niet schendt, en wel degelijk rekening houdt met de bescherming van de omwonenden tegen de hinder van de luchthaven-exploitatie, onder meer door het opleggen van allerlei bijzondere exploitatievoorwaarden. Bovendien kan in dit kader voor de goede orde worden gewezen op het laatste lid van artikel 1.2.1, § 3 van het decreet van 5 april 1995.

4.3. Overigens zetten verzoekende partijen in hun inleidend verzoekschrift nergens concreet uiteen in welke mate en op welke manier het bestreden besluit de geschonden geachte geciteerde decretale bepalingen schendt, en beperken ze zich tot het citeren van deze beginselen en doelstellingen, en de loutere bewering dat ze door het bestreden besluit worden geschonden.

Het vierde middel is onontvankelijk, minstens niet ernstig”;

2.4.3. Overwegende dat een eerste lezing van de ingeroepen bepalingen tot de conclusie noopt dat deze geen afdwingbare regelen inhouden, doch enkel algemene principes op het vlak van het algemeen milieubeleid lijken te bevatten, die nadere uitwerking in direct afdwingbare normen behoeven; dat derhalve, in de huidige stand van het geding, niet blijkt dat een eventuele schending ervan tot de vernietiging van de bestreden beslissing moet leiden; dat het middel niet ernstig voorkomt;

2.5.1. Overwegende dat verzoekers als vijfde middel de schending aanvoeren van “artikel 2.2.1., 2.2.4., 2.2.7 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid juncto 2.1.1.§8, §2, 2.1.3. VLAREM II”; dat de toelichting bij het middel als volgt luidt :

“Het decreet bepaalt:

‘HOOFDSTUK II. MILIEUKWALITEITSNORMEN

AFDELING 1. ALGEMEEN

Art. 2.2.1.

De Vlaamse regering stelt ter bescherming van het milieu milieukwaliteitsnormen vast die bepalen aan welke kwaliteitseisen de onderdelen van het milieu moeten voldoen binnen de termijnen die zij bepaalt. Milieukwaliteitsnormen bepalen de maximaal toelaatbare hoeveelheden verontreinigingsfactoren in de atmosfeer, het water of de bodem. Zij kunnen ook bepalen welke natuurlijke of ander elementen in het milieu aanwezig moeten zijn met het oog op de bescherming van de ecosystemen en de bevordering van de biologische diversiteit.

Art. 2.2.3.§ 1.

Er kan tussen de in artikel 2.2.1 bedoelde normen een onderscheid worden gemaakt tussen basismilieukwaliteitsnormen en bijzondere milieukwaliteitsnormen.

Basismilieukwaliteitsnormen bepalen de kwaliteitseisen waaraan het betrokken onderdeel van het milieu in heel het Vlaamse Gewest moet voldoen.

Bijzondere milieukwaliteitsnormen bepalen de kwaliteitseisen waaraan het betrokken onderdeel van het milieu moet voldoen in gebieden die bijzondere bescherming behoeven, hetzij wegens de bestemming die zij hebben, hetzij wegens de functies die zij vervullen of dienen te vervullen.

§2.

Wanneer de Vlaamse regering voornemens is bijzondere milieukwaliteitsnormen vast te stellen voor gebieden die grenzen aan buurstaten of andere Gewesten, pleegt zij vooraf overleg met de bevoegde autoriteiten van deze Staten of Gewesten.

§ 3.

Wanneer voor een bepaald gebied zowel basismilieukwaliteitsnormen als bijzondere milieukwaliteitsnormen van toepassing zijn, geldt de strengste milieukwaliteitsnorm.

§ 4.

De Vlaamse regering evalueert en herziet zo nodig op gezette tijden de milieukwaliteitsnormen evenals de gebieden waarvoor bijzondere milieukwaliteitsnormen zijn vastgesteld.

Art. 2.2.4.

De in artikel 2.2.1 bedoelde milieukwaliteitsnormen kunnen worden vastgesteld in de vorm van grenswaarden en richtwaarden.

Grenswaarden mogen, behoudens in geval van overmacht, niet worden overschreden. Onverminderd de overige bepalingen van dit decreet; bepalen de verordeningen die ze vaststellen de maatregelen die door de daartoe aangewezen overheden moeten worden getroffen bij de overschrijding of dreigende overschrijding ervan, teneinde de erdoor beschermde belangen te beveiligen.

Richtwaarden bepalen het milieukwaliteitsniveau dat zoveel mogelijk moet worden bereikt of gehandhaafd.

Grenswaarden en richtwaarden kunnen afzonderlijk of in combinatie worden gehanteerd.

Art. 2.2.5.

§ 1.

Wanneer in een bepaald gebied voor een onderdeel van het milieu de werkelijke kwaliteit van dat onderdeel beter is dan vereist door de geldende grens- of richtwaarde, moeten de nodige maatregelen worden getroffen om deze kwaliteit minstens te behouden.

§ 2.

De werkelijke kwaliteit van een onderdeel van het milieu in een bepaald gebied waarvoor een grens- of richtwaarde geldt, wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 2.2.6, §§1 en 2.

Art. 2.2.6.

§ 1.

De Vlaamse regering wijst de instellingen of personen aan die belast zijn met het meten van de kwaliteit van de onderscheiden onderdelen van het milieu waarvoor milieukwaliteitsnormen zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 2.2.1.

§ 2.

De Vlaamse regering stelt de nadere regels vast in verband met de plaats en de frequentie van monsterneming, de toe te passen monsternamen- en analysemethoden of andere meet- of bepalingmethoden, de toetsing van de verkregen resultaten aan de vastgestelde normen, de wijze waarop en de frequentie waarmee verslag moet worden uitgebracht over deze resultaten.

§ 3.

Als uit de in § 2 bedoelde resultaten blijkt dat de toepasselijke grens- of richtwaarden niet worden nageleefd, laat de Vlaamse regering onderzoek verrichten naar de oorzaken daarvan.

§ 4.

Op eenvoudig verzoek kan de bevolking beschikken over de concrete, niet-geïnterpreteerde meetresultaten. De Vlaamse regering bepaalt de nadere regels en duidt de overheid aan bij wie deze gegevens opgevraagd kunnen worden.

Art. 2.2.7.

§ 1.

Als uit het in artikel 2.2.6, § 3 bedoelde onderzoek blijkt dat de overschrijding van een grenswaarde niet het gevolg is van toevallige en voorbijgaande omstandigheden of dat blijvende aantasting van het milieu werd veroorzaakt, dan stelt de Vlaamse regering of een door haar aangewezen bestuur of instelling een herstelprogramma op.

§ 2.

Het herstelprogramma omvat:

een inventaris van alle aanwijsbare bronnen van verontreiniging of verstoring met aanduiding van hun aandeel in de verontreiniging of de verstoring van het betrokken gebied;

de emissiereductie die hij deze bronnen moet plaatsvinden of de andere maatregelen die moeten worden genomen, om te voldoen aan de geldende milieukwaliteitsnormen;

de beleidsinstrumenten die moeten worden aangewend om dit doel te bereiken met aanduiding van de overheden die daartoe bevoegd zijn;

de termijn waarbinnen dit herstel moet plaatsvinden.

§ 3.

Het herstelprogramma wordt voor verder gevolg bezorgd aan de overheden bedoeld in § 2, 3°. Wanneer de oorzaak van de overschrijding van de norm in een buurstaat of in een andere Gewest ligt, pleegt de Vlaamse regering overleg niet de bevoegde autoriteiten van deze buurstaat of dit Gewest.

§ 4.

Op gezette tijden evalueert de Vlaamse regering of een door haar aangewezen bestuur of instelling de stand van uitvoering van het herstelprogramma.

§ 5.

De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op bodemsanering als bedoeld in het decreet van 22 februari 1995 betreffende de bodemsanering'.

VLAREM II bepaalt :

'DEEL 2. MILIEUKWALITEITSNORMEN EN BELEIDSTAKEN TER ZAKE

HOOFDSTUK 2.1. ALGEMENE BEPALINGEN

Art. 2.1.1.

§1. De in dit deel vastgestelde milieukwaliteitsnormen bepalen, tenzij uitdrukkelijk anders aangegeven, de kwaliteitseisen waaraan het betrokken onderdeel van het milieu in heel het Vlaamse Gewest moet voldoen.

§2. De in dit deel opgenomen beleidstaken hebben betrekking op een aantal van de taken die de overheid moet waarnemen om de gestelde kwaliteitsnormen te handhaven of te realiseren (zoals op het vlak van het vergunningenbeleid), op gegevensinventarisatie, op informatieverstrekking en op communicatie aan de EU-commissie of aan andere lid-staten.

§3. De beleidstaken met betrekking tot de gegevensinventarisatie, de informatieverstrekking en de communicatie aan de EU-commissie of aan andere lid-staten worden waargenomen door de minister, mits voorbereiding door de vermelde administraties.

Art. 2.1.2.

De in dit deel vastgestelde milieukwaliteitsnormen worden door de overheid gehanteerd bij het plannen en bij het realiseren van haar beleid.

Art. 2.1.3.

De duurzame ontwikkeling en de bescherming van een gezond leefmilieu, zijn algemene basismilieukwaliteitsnormen'.

De vergunning is in strijd met de milieukwaliteitsnormen.

Volgens artikel 2.2.1. van het decreet bepalen milieukwaliteitsnormen 'aan welke kwaliteitseisen de onderdelen van het milieu moeten voldoen'.

Volgens artikel 2.1.1. van Vlare II bepalen 'vastgestelde milieukwaliteitsnormen, tenzij uitdrukkelijk anders aangegeven, de kwaliteitseisen waaraan het betrokken onderdeel van het milieu in heel het Vlaamse Gewest moet voldoen'

In Vlare II (artikel 2.1.1.§2) wordt vervolgens expliciet verwezen naar 'vergunningverlening' als beleidsdaad : 'f2. De in dit deel opgenomen beleidstaken hebben betrekking op een aantal van de taken die de overheid moet waarnemen om de gestelde kwaliteitsnormen te handhaven of te realiseren (zoals op het vlak van het vergunningen beleid),...'

Deze bepalingen zijn aldus van toepassing op de beslissing om deze vergunning af te leveren.

De milieukwaliteitsnormen.

Er is een algemene norm (artikel 2.1.3.) die bepaalt : 'De duurzame ontwikkeling en de bescherming van een gezond leefmilieu, zijn algemene basismilieukwaliteitsnormen'.

De normen worden weliswaar omschreven als 'richtwaarden' en niet als grenswaarden. Richtwaarden moeten volgens het decreet ' zoveel mogelijk worden bereikt of gehandhaafd' (artikel 2.2.4.)

Er is een duidelijke schending van artikel 2.1.3. Vlarem II, gezien er geen sprake is van duurzame ontwikkeling en gezond leefmilieu.

Uit de studie van prof. Annemans (zie bundel en geciteerd in het bestreden besluit) blijkt duidelijk dat er door deze vergunning geen sprake meer is van een gezond leefmilieu, wel integendeel er blijft een jaarlijkse kostprijs van 15 miljoen euro minimaal qua schade toegebracht aan de gezondheid.

De bestreden vergunning kent de huidige situatie, kent de impact op de gezondheid, kent de geluidsmetingen zoals deze op de eigen site van Aminoal terug te vinden zijn.

Het bestreden Besluit schendt dan ook flagrant de milieukwaliteitsnormen.

In principe dient een herstelprogramma te worden uitgevoerd zoals beschreven in het decreet in artikel 2.2.7, waarbij een emissiereductie bij de bron moet plaatsvinden om te voldoen aan de geldende milieukwaliteitsnormen. Dit is niet voorzien in de bestreden vergunning”;

2.5.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota als volgt repliceert :

“5.1. Het vijfde middel wordt genomen uit de schending van artikel 2.2.1., 2.2.4., 2.2.7. van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid juncto de artikelen 2.1.1., §§1 en 2 en 2.1.3. van VLAREM II.

Verzoekende partijen citeren in dit middel de hierboven vermelde bepalingen, om vervolgens te stellen dat het bestreden besluit daarmee strijdig is, en de milieukwaliteitsnormen schendt.

5.2. Gezien verzoekende partijen onder dit middel wederom kritiek leveren op de beoordeling door de vergunningverlenende overheid van de noodzakelijke maatregelen om onder meer de geluidshinder tot een aanvaardbaar niveau te herleiden, kan nogmaals worden verwezen naar hetgeen hoger onder de eerste vier middelen werd uiteengezet.

5.3. Meer nog dan bij de vorige middelen en vooral het vierde middel, beperken verzoekende partijen zich bij dit middel tot het citeren van enkele algemene bepalingen inzake milieuhygiëne, om vervolgens zonder meer te poneren dat het bestreden besluit daarmee strijdig zou zijn. Dit strijdt met de vereiste dat verzoekende partijen in hun middelen voldoende en duidelijk dienen uiteen te zetten op welke wijze het bestreden besluit een schending uitmaakt van de rechtsregel of het beginsel dat volgens hen wordt overtreden. Eén en ander geldt bovendien des te meer in een schorsingsprocedure, waarin verzoekende partijen zich bij de formulering van hun middelen tot het essentiële dienen te beperken, en dienvolgens zéér nauwkeurig moeten aangeven welke precieze rechtsregels of rechtsbeginselen worden geschonden, en waarin de schending precies bestaat. In deze stellen verzoekende partijen zonder nadere uitleg dat het bestreden besluit bepaalde door hen geciteerde algemeen geformuleerde rechtsregels en beginselen schendt, zonder evenwel concreet uiteen te zetten op welke wijze voormelde rechtsregels en beginselen worden geschonden, zodat het vijfde middel niet ontvankelijk is.

Het vijfde middel is onontvankelijk, minstens ongegrond”;

2.5.3. Overwegende dat het middel in essentie bestaat uit het citeren van een aantal bepalingen uit het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en uit Vlarem II, waarop dan zonder afdoende concrete toelichting wordt gesteld dat de bestreden beslissing die bepalingen schendt; dat het aan de verzoekers toekomt om, zeker in een schorsingsprocedure, op zeer nauwkeurige wijze aan te voeren welke precieze rechtsregel of rechtsprincipe zij geschonden achten en even nauwkeurig te vermelden waarin de schending precies bestaat; dat in de huidige stand van het geding het middel niet als ernstig kan worden aangemerkt;

2.6.1. Overwegende dat de verzoekers in het zesde middel de schending aanvoeren van artikel 18 van Vlarem I; dat zij het middel als volgt toelichten;

“Er werd ten onrechte geen informatieavond georganiseerd.
Art. 18 van Vlarem I stelt :

‘§1

Voor de inrichtingen van klasse 1 waarvoor een milieueffectrapport of een veiligheidsrapport wordt vereist, dient in het kader van het openbaar onderzoek over de vergunningsaanvraag tenminste één informatievergadering te worden georganiseerd. Op initiatief van het college van burgemeester en schepenen kan voor alle vergunningsplichtige inrichtingen van klasse 1 of 2 een informatievergadering worden georganiseerd.’

Het B.Vl.R.. houdende bepaling van categorieën van werken en handelingen waarvoor MER is vereist bepaalt in :

HOOFDSTUK II. Categorieën van werken waarvoor een milieu-effectrapport is vereist

Art. 2.

Categorieën van projecten waarvoor een milieu-effectrapport dient te worden opgesteld’.

1. aanleg en/of ingrijpende wijzigingen van autosnelwegen;
2. aanleg en/of ingrijpende wijzigingen van autowegen die beantwoorden aan de definities ter zake van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975;
3. aanleg en/of ingrijpende wijzigingen van spoorwegtrajecten voor spoorverkeer over lange afstand’;
4. aanleg en/of ingrijpende wijzigingen van vliegvelden met een start- en landingsbaan van ten minste 2 100 m’.

Er werd weliswaar een milieueffectrapport gevoegd bij de milieuvergunningsaanvraag, doch de informatievergadering die oorspronkelijk was voorzien voor 25 mei werd afgelast door het College van Burgemeester en Schepenen.

Dit is in strijd met art. 18 van Vlarem I.

De procedure is dus onregelmatig verlopen.

Indien deze Europese en internationale regels echter nog niet zijn geïmplementeerd in het interne recht, dan is dit echter net omdat de overheid nagelaten heeft dit tijdig te doen.

De bestreden beslissing gaat voorbij aan het feit dat de Europese Commissie reeds geoordeeld heeft dat de Vlaamse regelgever de betreffende MER-richtlijn

85/337/EEG (gewijzigd bij Richtlijn 97/11/EG) niet correct heeft omgezet (Europese Commissie, C (2000), 1806) en dat de Raad van State in een arrest van 15 oktober 2001 (R.v.st., nr. 99.794 van 15 oktober 2001) oordeelde dat artikel 8 van de MER-richtlijn op onjuiste wijze is omgezet in het interne recht en dat deze bepaling bovendien rechtstreekse werking heeft.

Ondertussen werd het decreet van 12 december 2002 tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage aangenomen (BS 13/02/2003). Dat de nodige uitvoeringsbesluiten enkel in voorontwerp werden goedgekeurd door de Vlaamse regering op 12 maart 2004, doet geen afbreuk aan de geldigheid van het decreet.

Meer recent werd ook de zogenaamde strategische MER of de 'beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's' ingevoerd (Richtlijn 90/313/EEG van de Raad van 7 juni 1990 inzake de vrije toegang tot milieu-informatie, PB. L. 1990, nr. 158).

De lidstaten moeten uiterlijk op 21 juli 2004 de milieueffectenrapportage invoeren voor plannen en programma's op het gebied van de landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik en die het kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor projecten die onder Richtlijn 85/337/EEG vallen of waarvoor een beoordeling vereist is uit hoofde van de Habitatrichtlijn.

Indien de Vlaamse overheid dus stelt dat zij in een concrete vergunningsaanvraag geen rekening moet houden met Europese/internationale regelgeving die nog niet is geïmplementeerd in het interne recht ... terwijl zij zelf in gebreke is om voor deze implementering te zorgen, dan beroept zij zich op haar eigen onrechtmatigheid, wat niet kan”;

2.6.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota volgende repliek geeft :

- “6.1. In het zesde middel wordt de schending aangevoerd van artikel 18 van VLAREM I.
Verzoekende partijen stellen dat de procedure onregelmatig verliep, gezien de informatievergadering, voorzien in artikel 18 van VLAREM I, niet zou zijn gehouden.
- 6.2. Artikel 18, §1 van VLAREM I luidt als volgt:
‘§1. Voor de inrichtingen van klasse 1 waarvoor een milieueffectrapport of een veiligheidsrapport wordt vereist, dient in het kader van het openbaar onderzoek over de vergunningsaanvraag tenminste één informatievergadering te worden georganiseerd.
Op initiatief van het college van burgemeester en schepenen kan voor alle vergunningsplichtige inrichtingen van klasse 1 of 2 een informatievergadering worden georganiseerd.’
- 6.3. Vooreerst dient opgemerkt dat dergelijke informatievergadering was gepland op 25 mei 2004, en de uitnodiging reeds naar omwonenden uit Middelkerke en Oostende was verstuurd. Er werd evenwel door de stad Oostende besloten deze vergadering niet te laten doorgaan. In het Laatste Nieuws van 17 mei 2004 wordt hierover geschreven ‘Geen infovergadering uit vrees voor heethoofden’. Op 19 mei 2004 werd zowel in Het Nieuwsblad als Het Volk bericht dat omwonenden het dossier kunnen inkijken bij de dienst leefmilieu op de vierde verdieping

van het stadhuis in Oostende. Verzoekende partijen bevonden zich dan ook in de mogelijkheid om zich langs deze weg voldoende te laten informeren.

- 6.4. Verzoekende partijen tonen geenszins de schending aan van een persoonlijk belang door de beweerde miskening van de in dit middel aangevoerde bepaling. Uit het gegeven dat zij zowel tijdens het openbaar onderzoek in het kader van de eerste aanvraagprocedure als in de beroepsprocedure lijvige bezwaarschriften indienden, blijkt immers dat zij over alle noodzakelijke informatie beschikten, waaronder het op 6 april 2004 conform verklaard project-MER, zodat ze geen persoonlijk nadeel leden door het afdrukken van de geplande vergadering. Bovendien zijn zij als leden van de actiegroep Wibos vzw betrokken bij de werking van de overlegcommissie rond de luchthaven en genieten zij over informatie uit de eerste hand. Dit geldt des te meer voor tweede en eerste verzoekende partij, die respectievelijk secretaris en bestuurslid zijn van Wibos vzw. Derhalve is dit middel onontvankelijk bij gebrek aan belang.
- 6.5. Het middel is tevens niet ernstig. Zowel op het ogenblik van het indienen van de milieuvergunningsaanvraag op 13 april 2004, als het verlenen van de vergunning door de Bestendige Deputatie op 19 oktober 2004, was de luchthaveninrichting niet MER-plichtig conform de Vlaamse regelgeving, zodat het niet laten doorgaan van een informatievergadering bezwaarlijk een inbreuk op voormeld artikel 18 VLAREM I kan inhouden. Dat de MER-plicht wijzigde in de loop van de beroepsprocedure, kan evenmin inhouden dat vooralsnog dergelijke informatievergadering had dienen te worden georganiseerd, gezien deze regelgeving geen terugwerkende kracht heeft, en een informatievergadering op dat ogenblik niet langer nuttig is.
- 6.6. De opmerking van verzoekende partijen als zou de overheid zich niet op haar eigen nalaten kunnen beroepen, en de verwijzing naar het arrest van Uw Raad in. 99.794 van 15 oktober 2001, is evenmin relevant, gezien dit betrekking heeft op het ontbreken van de MER-plicht bij het verlenen van bepaalde stedenbouwkundige vergunningen, terwijl huidige zaak een milieuvergunningsaanvraag betreft. In voormeld arrest van Uw Raad in de zaak DE VRIES en PANA wordt dan ook enkel het volgende gesteld:

(...)

In het reeds ter sprake gebrachte advies aan de Belgische regering stelt de Europese Commissie in randnummers 47 en 48 wat volgt:

‘47. Naar het oordeel van de Commissie heeft de Vlaamse regelgeving die van toepassing is op de toekenning van de bouwvergunning voor hinderlijke inrichtingen vallend onder het besluit van 23 maart 1989, artikel 8 van Richtlijn 85/337/EEG niet op volledige en juiste wijze omgezet, in zoverre dat deze regelgeving er niet in voorziet dat de instantie bevoegd om de bouwvergunning te verlenen verplicht is de informatie in overweging te nemen die krachtens artikel 5 van de richtlijn wordt verzameld met betrekking tot onder andere de effecten van een project, met inbegrip van het visueel effect, het effect op de mens, het natuurlijk erfgoed, met inbegrip van het landschap of over de materiële goederen en het cultureel erfgoed, met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed, elementen die in het Vlaams recht onder de stedenbouw en ruimtelijke ordening ressorteren; er bestaat evenmin een verplichting om rekening te houden met de informatie, opmerkingen en adviezen die zijn ingewonnen bij de raadpleging van het betrokken publiek en van de instanties met specifieke verantwoordelijkheden op milieugebied welke georganiseerd

is in het kader van de procedure voor het verlenen van de milieuvergunning.

48. De Commissie heeft immers nergens een bepaling gevonden die tot doel of tot gevolg heeft dat de instantie bevoegd om de bouwvergunning af te geven met voor-noemde informatie rekening moet houden.’

De Commissie is van oordeel dat een in algemene termen gestelde verplichting tot motivering van de genomen beslissing geen voldoende rechtszekere implementatie inhoudt. Deze zou ‘slechts (kunnen) voortvloeien uit een hiertoe in de regelgeving betreffende stedenbouw en ruimtelijke ordening neergelegde uitdrukkelijke bepaling. En zulks des te meer daar alleen een dergelijke uitdrukkelijke bepaling zou vermogen nauwgezet te voldoen aan de vereisten welke voortvloeien uit de jurisprudentie van het Hof van Justitie met betrekking tot de rechtszekerheid welke aan de omzetting van een richtlijn gegeven vorm moet bieden. De Commissie meent te dien aanzien dat een algemene verplichting om besluiten tot afgifte van vergunningen met redenen te omkleeden niet aan dit rechtszekerheidscriterium voldoet, indien een dergelijke bepaling niet vergezeld gaat van nadrukkelijke verplichting alle tijdens de vergunningsprocedure ingewonnen gegevens en adviezen in het kader van de beoordeling van het effect dat een project op het milieu zal hebben, in aanmerking te nemen’(...).

Overwegende dat de Richtlijn 85/337/EEG van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals gewijzigd bij de Richtlijn 97/11/EG van 3 maart 1997, inzonderheid artikel 2.1., bepaalt:

“Art. 2. 1. De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen om te verzekeren dat een vergunning vereist is voor projecten die een aanzienlijk milieu-effekt kunnen hebben, onder meer gezien hun aard, omvang of ligging, en een beoordeling van hun effecten moet plaatsvinden alvorens een vergunning wordt verleend.

Deze projecten worden omschreven in artikel 4”; dat artikel 4.1. bepaalt:

‘Art. 4. 1. Onder voorbehoud van artikel 2, lid 3, worden de in bijlage 1 genoemde projecten onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10”;

(...)

dat uit het voorgaande volgt dat uit de bepalingen van de Richtlijn 85/337/EEG, zoals gewijzigd door de Richtlijn 97/11/EG, op het eerste gezicht kan worden afgeleid dat ook wanneer de stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor het bouwen van een verbrandingsinstallatie voor huisvuil, de voorafgaandelijke opmaak van een milieu-effectrapport vereist is; dat daarenboven zelfs in het geval dat, zoals in het Vlaamse Gewest, de opstelling van een MER slechts vereist is in de milieuvergunningsprocedure en niet in de stedenbouwkundige vergunningsprocedure, in elk geval artikel 8 van de Richtlijn op onvolledige en onjuiste wijze lijkt te zijn omgezet, daar in de huidige stand van de regelgeving voor de voor de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning bevoegde instantie geenszins de uitdrukkelijke verplichting bestaat om met de gegevens van een desalniettemin opgesteld MER rekening te houden; dat immers, in tegenstelling tot hetgeen door de tussenkomende partij wordt voorgehouden, de formele motiveringsplicht en het zogenaamde integratiebeginsel terzake niet volstaan en een in de regelgeving betreffende stedenbouw en ruimtelijke ordening neergelegde uitdrukkelijke bepaling niet bestaat; dat zulks reeds met zoveel woorden werd bevestigd in het met redenen omkleed advies van

de Europese Commissie van 28 juni 2000; dat het eerste onderdeel van het middel ernstig is;
Gezien bovenstaande, is het zesde middel onontvankelijk, minstens niet ernstig”;

2.6.3. Overwegende dat prima facie de verwerende partij kan worden gevolgd in haar betoog dat zowel op het ogenblik van de milieuvergunningsaanvraag op 13 april 2004 als op het ogenblik van het verlenen van de vergunning door de bestendige deputatie op 19 oktober 2004 voor de betrokken inrichting conform de Vlaamse regelgeving geen MER-plicht bestond; dat volgens de Vlaamse regelgeving die plicht er is gekomen met het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 17 februari 2005 en in werking getreden op 27 februari 2005; dat dienvolgens de informatievergadering opgelegd bij artikel 18 van Vlarem I, welke moet worden gehouden tijdens het openbaar onderzoek -dit is tijdens de vergunningsprocedure in eerste aanleg- op het eerste gezicht volgens de Vlaamse regelgeving niet verplicht was; dat de verzoekers weliswaar verwijzen naar een “B.Vl.R.”, evenwel zonder enige precisering; dat prima facie het door de verzoekers geciteerde stuk uit dat “B.Vl.R.” overeenstemt met de tekst uit het besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989 “houdende bepaling voor het Vlaamse Gewest van de categorieën van werken en handelingen, andere dan hinderlijke inrichtingen, waarvoor een milieu-effectenrapport is vereist voor de volledigheid van de aanvraag om bouwvergunning” en dat dit alzo niet lijkt te slaan op milieuvergunningsaanvragen; dat het door de verzoekers aangehaalde arrest nr. 99.794 van 15 oktober 2001 eveneens slaat op de MER-plicht bij stedenbouwkundige vergunningen, terwijl in casu de milieuvergunningsaanvraag aan de orde is waarvoor de MER-regelgeving niet identiek is; dat, voorts, vooralsnog niet zonder meer kan worden geponeerd, zoals de verzoekers doen, dat de Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals gewijzigd bij de Richtlijn 97/11/EG van de Raad van 3 maart 1997, aan de lidstaten de invoering van de MER-plicht oplegt voor de exploitatievergunningen van reeds bestaande vliegvelden met een start- en landingsbaan van tenminste 2.100 meter, terwijl in evengenoemde richtlijnen enkel sprake is van de “aanleg van vliegvelden (...)”; dat in elk geval de verzoekers het middel op dat vlak niet afdoende adstrueren; dat, tenslotte, de verzoekers nog melding maken van de Richtlijn 90/313/EEG van de Raad van 7 juni 1990 inzake de vrije toegang tot milieuinformatie; dat, evenwel, daarin nergens de inhoud terug te vinden is die de verzoekers aanhalen; dat, meer, uit die richtlijn prima facie geenszins de verplichting tot het houden van een informatievergadering kan worden afgeleid; dat het middel niet ernstig is;

2.7.1. Overwegende dat verzoekers als zevende middel de schending aanvoeren “van het stand stil-beginsel juncto schending van beginselen van behoorlijk bestuur: het beginsel van continuïteit, rechtszekerheidsbeginsel en beginsel van gewekt vertrouwen”; dat zij het middel als volgt toelichten :

“1.

i. Wat betreft de vluchten kan niet toegelaten worden dat de huidige situatie verslechterd wordt. Er dient een plafond ingevoerd te worden zodat een stand still wordt bereikt.

Een verdere uitbreiding van de nachtvluchten zal immers nog zorgen voor meer slaapverstoring en de daarmee gepaard gaande gezondheidsproblemen.

De vorige milieuvergunning inzake de luchthaven van Oostende ging ook uit van het ‘stand still’- principe.

Dit principe zit ondermeer vervat in art. 4 van het Verdrag inzake de Bescherming van de Rijn (Bern, 12 april 1999).

Het staat tevens expliciet vermeld in art. 1.2.1, §§ 2-3 van het Vlaams Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

Verzoekers wijzen in dit opzicht naar rechtspraak van de Raad van State, waarbij dit stand still-beginsel werd bevestigd, zo blijkt onder meer uit het arrest nr. 80.018 van 29 april 1999:

(...)

Ook in het hierboven reeds geciteerde en zeer recente Raad van State-arrest nr. 144.320 van 11 mei 2005 omtrent de luchthaven van Zaventem, werd schending van het stand still-beginsel ingeroepen.

De exploitant stelt uitdrukkelijk in zijn milieuvergunningsaanvraag dat hij dit principe niet wil vasthouden.

Onder 4.3 in de milieuvergunningsaanvraag wordt een zogenaamde ‘toekomstige toestand op het vlak van activiteiten’ vooropgesteld.

Deze prognoses zijn volkomen onrealistisch.

Blijkbaar heeft de exploitant dit ook begrepen waar deze stelt dat de groei : ‘zoals vooropgesteld voor het jaar 2024, resulteren volgens het MER (milieueffectrapport) Internationale Luchthaven Oostende Brugge van maart 2004, document 03/07814/PV, in dergelijk grote milieudruk waarbij de draagkracht van de omgeving ruimschoots wordt overschreden’.

Gezien er geen piekgeluidsnormen zijn vastgesteld en gezien de weerhouden QC-waarde van 82, die uitermate zwak is, is er een stijging van lawaaihinder te verwachten zijn in vergelijking met de vorige vergunning en is het beginsel van stand still geschonden.

ii. In de nieuw verleende milieuvergunning voor de luchthaven te Oostende is er geen rekening gehouden met het stand still-beginsel.

Men heeft het referentiejaar gewijzigd, om het tegendeel te doen uitschijnen.

Waar dit bij de vorige milieuvergunning referentiejaar 2000 was, is dit in de nieuwe vergunning gewijzigd in 1998. Zoals blijkt uit de MER was er veel meer hinder in het jaar 1998.

Door het referentiejaar te wijzigen, laat de Minister uiteraard veel meer hinder toe.

De wijziging van het referentiejaar maakt dat er geen sprake meer kan zijn van enige stand-still, los van de bovenvermelde overwegingen.

Daarbovenop houdt men bij de berekening van het aantal gehinderden geen rekening met de burgers die na 2001 in Oostende zijn komen wonen.

Qua nachtvluchten dient men vast te stellen dat, waar gemiddeld drie nachtvluchten per nacht met grote toestellen worden toegelaten, daar tegenover staat dat ‘s nacht de meest lawaaiërgende en verouderde vliegtuigen - die niet meer

welkom zijn te Zaventem omwille van de overlast - Oostende mogen aandoen. Het gaat om vliegtuigen die geluidspieken van meer dan 90 dB produceren, wat overeenkomt met 65 dB in de slaapkamer. Dit is boven de grenswaarde van 45 dB gesteld door de WHO voor wat betreft de slaapkamer, gezien boven deze grens gezondheidsproblemen optreden.

Qua vluchten overdag worden er volgens het bestreden besluit 39.887 bewegingen toegestaan. Dit komt neer op een vertrek of aankomst boven tuinen of stranden om de negen minuten. Daarbovenop worden er overdag 34.000 bewegingen met kleine vliegtuigen toegestaan.

Dit alles maakt dat het bestreden besluit ingaat tegen het stand still-beginsel.
2.

Dit is tevens in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur : men mag verwachten van de overheid dat er een beleid van continuïteit en rechtszekerheid wordt gevoerd. Dit is het vertrouwen dat de burger terecht mag hebben in de overheid.

(Mast, Dujardin, Van Damme, Vande Lanotte, Overzicht van het Belgisch administratief recht, Kluwer, 2002, 54-5 5)”;

2.7.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota volgende repliek geeft :

“7.1. Het zevende middel wordt genomen uit de schending van het stand-still-beginsel juncto de schending van de beginselen van behoorlijk bestuur, inzonderheid het continuïteitsbeginsel, het rechtszekerheidsbeginsel en het vertrouwensbeginsel.

Verzoekende partijen menen dat voormelde beginselen om de hiernavolgende redenen werden geschonden:

- gezien er geen piekgeluidsnormen zijn vastgesteld, en gezien de weerhouden QC-waarde van 82, die uitermate zwak is, is er een stijging van lawaaihinder te verwachten in vergelijking met de vorige vergunning;
- door het referentiejaar te wijzigen, laat de Minister veel meer hinder toe;
- bij de berekening van het aantal gehinderden wordt geen rekening gehouden met de burgers die na 2001 in Oostende zijn komen wonen;
- gemiddeld drie nachtvluchten per nacht met grote toestellen, betekent dat dit gaat om vliegtuigen die boven de grenswaarde van 45dB produceren;
- overdag worden 39.887 bewegingen toegestaan, daarbovenop worden 34.000 bewegingen met kleine vliegtuigen toegestaan.

7.2. Het stand-stillbeginsel, zoals ingeroepen door verzoekende partijen, is vervat in artikel 1.2.1 van het decreet van de Vlaamse regering van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid dat luidt als volgt :

‘§2. Op basis van een afweging van de verschillende maatschappelijke activiteiten streeft het milieubeleid naar een hoog beschermingsniveau. Het berust onder meer op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden, het standstill-beginsel en het beginsel dat de vervuiler betaalt.’

Onder verwijzing naar hetgeen werd gesteld onder het vierde middel, is ook dit beginsel niet absoluut en zéér algemeen geformuleerd, zodat

enkel de kennelijke schending daarvan door het bestreden besluit desgevallend zou kunnen leiden tot de schorsing. In deze wordt voormeld beginsel evenwel niet geschonden, terwijl in paragraaf 3 van voormeld geciteerd artikel het volgende wordt gesteld:

‘De in § 1 en §2 bepaalde doelstellingen en beginselen moeten in het bepalen en uitvoeren van het beleid van het Vlaamse gewest op andere gebieden worden geïntegreerd. Bij de uitvoering van het beleid wordt rekening gehouden met de sociaal-economische aspecten, de internationale dimensie en de beschikbare wetenschappelijke en technische gegevens.’

- 7.3. Aldus dient in het bestreden besluit niet louter rekening te worden gehouden met de leefomstandigheden van de mensen die rond de luchthaven zijn komen wonen, maar moet er een evenwicht worden gezocht tussen de kwaliteit van het leefmilieu, gekoppeld aan de sociaal en economische behoefte om de luchthaven van Oostende verder te kunnen exploiteren. De uitvoerige uiteenzetting in het bestreden besluit op pp. 20-27 omtrent lucht- en grondlawaai tonen aan dat het stand-still principe, zoals beoogd in geciteerd artikel, wel degelijk werd gerespecteerd, in tegenstelling tot hetgeen verzoekende partijen hieromtrent beweren.

Gezien er de laatste jaren drastische veranderingen van de vlootsamenstelling werden doorgevoerd, en de meest lawaaierige toestellen sinds 1 januari 2000 niet meer mochten opstijgen tassen 23.00 uur en 07.00 uur, terwijl deze vliegtuigen sinds 1 april 2002 ook tijdens de dagperiode niet meer werden toegelaten, nam het aantal potentieel gehinderden in de periode 1998-2002 af. Vandaar dat het bestreden besluit het standpunt van de bestendige deputatie bevestigde, door de grens van het aantal potentieel ernstig gehinderden te beperken tot ongeveer 70% van het aantal van 1998. Hierbij werd wel degelijk rekening gehouden met de bevolkingsgegevens van 2001, in tegenstelling tot wat verzoekende partijen beweren. Aan de bijzondere voorwaarde a. werd in het bestreden besluit bijgevoegd dat het aantal potentieel ernstig gehinderden maximum 2.700 mag bedragen (= 70% van het aantal van referentiejaar 1998). Teneinde te bekomen dat het aantal potentieel sterk gehinderden hoogstens nog 70 % mag bedragen van het referentiejaar 1998, -maar gezien dit technisch niet mogelijk was bij de door de exploitant gevraagde QC's en uitbreiding van het aantal subsonische vliegbewegingen op jaarbasis gedurende de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur-, blijft in de bestreden beslissing het maximum aantal vliegbewegingen gedurende de periode van 23.00 uur tot 06.00 uur beperkt tot 270 subsonische vliegbewegingen per kwartaal en 38 vliegbewegingen per kwartaal met toestellen <6 ton. Tevens wordt als bijzondere voorwaarde in de vergunning een gefaseerde afname van de maximale QC per vlucht opgelegd. Dergelijke voorwaarde bevestigt het vertrouwen van de omwonenden dat bij het toekennen van de milieuvergunning de effecten op het leefmilieu, op de natuur en op de mens veroorzaakt door de gevraagde exploitatie, mits naleving van deze bijzondere milieuvergunningsvoorwaarden, tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

Verder werd er, naar analogie met de luchthaven van Zaventem, een beperking van het aantal vliegbewegingen in de periode tussen 23.00 en 06.00 opgelegd en de verplichting om per vliegbeweging de Quota Count (QC) te bepalen. Jaarlijks dient er per seizoen een rapport te worden ingediend, waarin een overzicht wordt gegeven van de hoeveelheid vliegbewegingen tijdens de nacht per vliegtuigtype met hun bijhorende QC-waarde en waarin de totale geluidshoeveelheid van de

vertrekkende vliegtuigen per seizoen wordt berekend. Dit rapport dient te worden bezorgd aan de buitendienst West-Vlaanderen en het hoofdbestuur van de afdeling Milieuvergunningen, aan de afdeling Milieu-inspectie en aan de cel Geluid van de afdeling Aminal, die op die manier een afdoende controle en evaluatie kunnen doen. Ook dit houdt een toepassing van het standstill -en vertrouwensbeginsel in.

- 7.4. Overigens weze opgemerkt dat verzoekende partijen opnieuw uiterst vaag en summier blijven bij het uiteenzetten van dit middel, hetgeen op zich reeds een voldoende reden vormt om het af te wijzen.

Het zevende middel is onontvankelijk, minstens niet ernstig”;

2.7.3. Overwegende dat de schending van het standstill-beginsel de basis vormt voor de uiteenzetting van het middel; dat, zoals reeds werd gewezen bij de bespreking van het vierde middel, het standstill-beginsel vervat in het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, enkel een algemeen beginsel van milieubeleid lijkt te vormen en geen absoluut afdwingbare norm lijkt in te houden; dat daarenboven, in de huidige stand van het geding, het verweer van de verwerende partij steun vindt in de neergelegde stukken; dat de uiteenzetting van de verzoekende partijen prima facie feitelijke grondslag lijkt te missen; dat het middel niet ernstig is;

2.8.1. Overwegende dat de verzoekers als achtste middel de schending aanvoeren van “art. 35 VLAREM I doordat de milieuvergunningsaanvraag ten onrechte ontvankelijk en volledig werd bevonden”; dat zij het middel als volgt toelichten :

“Uit de aanvraag blijkt dat de transformator van het ontvangcentrum geen voorwerp uitmaakt van de milieuvergunningsaanvraag (zie bijlage 5, 2de bladzijde). Er wordt daarbij vermeld dat de transformator het voorwerp zou uitmaken van een apart vergunningsdossier.

Het bestreden besluit vermeldt hieromtrent het volgende op p. 32:

‘Overwegende dat een van de beroepers aanhaalt dat een transformator van het opvangcentrum niet zou zijn aangevraagd,’ dat er echter enkel kan geoordeeld worden over wat er is aangevraagd door de exploitant,’ dat een inrichting die niet is aangevraagd bijgevolg ook niet kan worden vergund,’ dat de betreffende transformator in het kader van deze vergunning voor de lucht haven van Oostende bijgevolg niet vergund wordt.’

Zulks is onaanvaardbaar gezien het één milieutechnische eenheid betreft. Het dossier is dan ook ten onrechte ontvankelijk en volledig verklaard.”;

2.8.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota als volgt repliceert:

- “8.1. In het achtste middel wordt de schending aangevoerd van artikel 35 van VLAREM I

Volgens verzoekende partijen zou uit de milieuvergunningsaanvraag blijken dat de transformator van het ontvangcentrum geen voorwerp uitmaakt van deze aanvraag, hetgeen onaanvaardbaar zou zijn, gezien het één milieutechnische eenheid betreft.

Aldus zou het aanvraagdossier onterecht ontvankelijk en volledig zijn verklaard.

- 8.2. In het bestreden besluit wordt hieromtrent het volgende vermeld:
‘Overwegende dat een van de beroepers aanhaalt dat een transformator van het opvangcentrum niet zou zijn aangevraagd; dat er echter enkel kan geoordeeld worden over wat er is aangevraagd door de exploitant; dat een inrichting die niet is aangevraagd bijgevolg ook niet kan worden vergund; dat de betreffende transformator in het kader van deze vergunning voor de luchthaven van Oostende bijgevolg niet vergund wordt;’

Uit geciteerd tekstfragment blijkt dat de vergunningverlenende overheid niet van oordeel is dat de transformator van het ontvangcentrum dient te worden beschouwd als deeluitmakend van de milieutechnische eenheid ‘luchthaven’, zodat het ontbreken ervan in het aanvraagdossier geen onontvankelijkheid met zich meebrengt.

Dit oordeel is terecht, gezien enkel als milieutechnische eenheid dient te worden beschouwd ‘de verschillende ingedeelde inrichtingen, met inbegrip van hun exploitatieterrein en de overige onroerende goederen waarmee zij verbonden zijn, die als een geheel moeten worden beschouwd met het oog op het beoordelen van het nadeel dat zij kunnen berokkenen aan mens of milieu.’

- 8.3. Bij het beoordelen van de nadelen die de exploitatie van een internationale luchthaven aan mens en milieu berokkent, is het niet relevant om het gebeurlijke nadeel dat een transformator in een ontvangcentrum veroorzaakt mee in de beoordeling te betrekken. Voor deze transformator werd trouwens reeds tegemoet gekomen aan de opgelegde meldingsplicht.

Het achtste middel is niet ernstig”;

2.8.3. Overwegende dat prima facie de verwerende partij kan worden gevolgd in haar betoog dat de transformator van het ontvangcentrum geen deel uitmaakt van de milieutechnische eenheid luchthaven; dat overigens, aangezien deze transformator met het bestreden besluit niet werd vergund, deze op basis van de in het geding zijnde vergunningsbeslissing niet kan worden geëxploiteerd; dat het middel niet ernstig is;

2.9.1. Overwegende dat verzoekers als negende middel de schending aanvoeren “van het recht , meer bepaald artikel 6 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens”, “doordat het bestreden Besluit uitgaat van de Vlaamse Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, terwijl de Vlaamse Minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur niet kan beschouwd worden als een 'onafhankelijke en onpartijdige rechterlijke instantie, zoals vereist door

artikel 6 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (arrest BENTHAM)”; dat zij het middel als volgt toelichten :

“Aangezien het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning een procedure uitwerkt, waarbij de beslissingname gebeurt door een politiek orgaan;

Dat zich een soortgelijke situatie voordoet in Nederland met betrekking tot de Hinderwetgeving, op basis waarvan milieuvergunning worden verleend;

Dat daarbij deze Hinderwet voorziet dat een eventueel beroep zou behandeld worden door “Ons”, dit is de Nederlands Kroon, of te wel de Minister van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;

Dat een Nederlands garagehouder BENTHAM een Hinderwetvergunning werd verleend voor diens LPG-pomp, doch in beroep werd geweigerd door de Kroon;

Dat echter het Europees Hof voor de Rechten van de Mens in het arrest van 8 oktober 1983 (AB 1985,1 -Ndl. uitgave) stelde dat de “Kroon”, of te wel de Nederlandse Milieuminister niet kan worden beschouwd als “een onafhankelijke en onpartijdige rechterlijke instantie”;

Dat er daarom, tengevolge van dit arrest in Nederland een aparte rechtsinstantie (“Afdeling Geschillen”) werd gecreëerd, die oordeelt over de opportuniteit én legaliteit van het verlenen of weigeren van een milieuvergunning;

Dat uit deze gegevens maar één conclusie kan worden getrokken, nl. dat de beslissing genomen door de Vlaamse Minister van Leefmilieu, zijnde een politiek orgaan van de uitvoerende macht, géénszins kan beschouwd worden als een beslissing van “een onafhankelijke en onpartijdige rechterlijke instantie”;

Dat in casu vaststaat dat de Minister een vergunning verleent;

Dat hoe de Minister het ook draait of keert, vergunning wordt verleend aan een dienst de DAB, die onder zijn eigen hiërarchie staat;

Dat immers de Minister, die de vergunning verleent, tevens de bevoegdheid onder zich heeft met betrekking tot de luchthavens;

Dat hij dus rechter én partij is;

Dat hij aldus onmogelijk als een onafhankelijke instantie kan oordelen;

Dat dit de rechten van de burgers effectief benadeelt;

Dat dit trouwens ambtshalve dient te worden opgeworpen”;

2.9.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota als volgt repliceert :

“9.1. Het negende middel wordt genomen uit de schending van artikel 6 van het E.V.R.M.

Verzoekende partijen voeren aan dat de Minister in huidige vergunningsprocedure zowel rechter als partij zou zijn, gezien te dezen een vergunning wordt verleend aan een Dienst Afzonderlijk Beheer, die onder zijn eigen hiërarchie staat.

9.2. De bestreden vergunning werd toegekend aan DAB Internationale Luchthaven Oostende. De rechtspersoon die de milieuvergunning aanvraag betreft het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd hij delegatie in de persoon van de Algemeen Directeur van de Luchthaven Oostende, exploitatiezetel p/a Internationale Luchthaven Oostende DAB, Nieuwpoortsesteenweg 889, 8400 Oostende. De bevoegdheid van deze Dienst Afzonderlijk Beheer blijkt uit het ministerieel besluit van 12 juni 2003 betreffende de inwerkingtreding van het besluit van de Vlaamse

regering van 22 november 2002 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 8 juni 1994 betreffende het financiële en materiële beheer van de diensten met afzonderlijk beheer Luchthaven Antwerpen en Luchthaven Oostende, waarbij aan de algemene directeur van de Luchthaven Oostende, volgende bevoegdheid werd toegekend:

‘Art. 16. § 2. De algemeen directeur is bevoegd voor het algemeen beheer van de diensten met afzonderlijk beheer, inzonderheid wat betreft de exploitatie van en de investeringen in de regionale luchthaven.’

- 9.3. Conform artikel 3, §9, 1°, h van het Besluit van de Vlaamse regering van 27 juli 2004 is de Vlaamse Minister van Openbare werken bevoegd voor de uitrusting en uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, waaronder de luchthaven van Oostende. Voormelde Vlaamse Minister is conform artikel 3, §9, 2°, c van voormeld besluit eveneens bevoegd voor het behandelen van een milieuvergunningsaanvraag in graad van beroep. Eén en ander betekent evenwel niet dat deze Minister bij het behandelen van de milieuvergunningsaanvraag niet zou kunnen oordelen als een onafhankelijke instantie, gezien hij in beide domeinen in een andere hoedanigheid optreedt, met name enerzijds als Minister van Openbare Werken, en anderzijds als Minister van Leefmilieu.
- 9.4. Bovendien werd in deze de geëigende milieuvergunningsprocedure gevolgd, zodat de kritiek die verzoekende partijen in dit middel uiten geen kritiek is tegen het bestreden besluit, maar wel een kritiek inhoudt op de voorziene procedures, waaromtrent Uw Raad in deze niet bevoegd is te oordelen. Overigens blijkt uit geen enkel gegeven dat de bevoegde Minister in deze niet als onafhankelijke instantie zou hebben geoordeeld, terwijl verzoekende partijen dit evenmin concreet aantonen.
- 9.5. In het bestreden besluit wordt in dit kader nog het volgende opgemerkt: ‘dat er zake moet opgemerkt worden dat het past een onderscheid te maken tussen enerzijds de rechtspersoon die de vergunning aanvraagt en verkrijgt en anderzijds de natuurlijke persoon die door deze rechtspersoon met de leiding is belast en voor de naleving van de vergunningsvoorwaarden verantwoordelijk is gesteld; dat verder moet gesteld worden dat de vergunning gekoppeld is aan de inrichting en niet aan de persoon; (...) dat het Vlaamse Gewest verschillende diensten omvat; dat het omwille van duidelijkheid gepast is de bevoegde dienst van het Vlaams Gewest nader te bepalen; dat het bijgevolg aangewezen is de vergunning toe te kennen aan de DAB Internationale Luchthaven Oostende, zoals in het bestreden besluit is gebeurd.’

Het negende middel is onontvankelijk, minstens niet ernstig”;

2.9.3. Overwegende dat, anders dan in de zaak BENTHAM waarop het middel is gesteund, 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 lijkt te voldoen 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. 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 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
zevenentwintig januari tweeduizend en zes, door de VIIe kamer, die was samen-
gesteld 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.