

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

**nr. 177.168 van 26 november 2007
in de zaak A. 74.547/IX-3948.**

In zake : Bruno VANDERHULST,
die woonplaats kiest bij
advocaat J. VERSTRAETEN,
kantoor houdende te LEUVEN,
Vaartstraat 70

tegen :

de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de minister van
Vervoer, thans de minister van Mobiliteit.

tussenkommende partij :

de VZW RECREATIEF VliegVeld GRIMBERGEN,
die woonplaats kiest bij
advocaat M. VAN BEVER,
kantoor houdende te GRIMBERGEN,
Pastoor Woutersstraat 32 bus 7.

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

Gezien het verzoekschrift dat Bruno VANDERHULST op 3 juni 1997 heeft ingediend om de nietigverklaring te vorderen van het besluit van 13 mei 1997 waarbij de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur aan de VZW Recreatief Vliegveld Grimbergen de machtiging verleent voor de aanleg van een privaat luchtvaartterrein te Grimbergen en de technische uitbatingsvoorwaarden ervoor vaststelt;

Gelet op het arrest nr. 70.430 van 19 december 1997 waarbij de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit wordt verworpen;

Gezien het verzoek tot voortzetting van de rechtspleging ingediend op 18 januari 1998 door de verzoekende partij;

Gezien het verzoekschrift tot tussenkomst van de VZW Recreatief Vliegveld Grimbergen;

Gelet op de beschikking van 24 februari 1998 die de tussenkomst van de VZW Recreatief Vliegveld Grimbergen toelaat;

Gezien de regelmatig gewisselde memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien de memorie van de tussenkomende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door auditeur W. WEYMEERSCH;

Gelet op de beschikking van 20 mei 2003 die de neerlegging ter griffie van het verslag en van het dossier gelast;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen en gezien de regelmatig gewisselde laatste memories;

Gelet op de beschikking van 26 september 2007 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 5 november 2007;

Gehoord het verslag van staatsraad A. VANDENDRIESSCHE;

Gehoord de opmerkingen van advocaat K. VANDERSMISSEN die, loco advocaat J. VERSTRAETEN verschijnt voor de verzoekende partij, van adviseur L. CLOET, die verschijnt voor de verwerende partij, en van advocaat K. DE CUYPER die, loco advocaat M. VAN BEVER verschijnt voor de tussenkomende partij;

Gehoord het eensluidend advies van auditeur W. WEYMEERSCH;

Gelet op titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973,

OVERWEEGT WAT VOLGT :

De feiten

1.1. Na de sluiting van het vliegveld “Grimbergen Old” op 17 april 1992, heeft het vliegveld het voorwerp uitgemaakt van beperkte toelatingen voor vliegactiviteiten.

1.2. Bij besluit van 7 februari 1996 van de Vlaamse regering is het vliegveld onttrokken aan zijn bestemming als regionale luchthaven en is het gedesaffecteerd tot het privaat domein van het Vlaamse Gewest. De terreinen zijn vervolgens verworven door de gemeente Grimbergen.

1.3. Overeenkomstig de tussen de gemeente en de Vlaamse regering gevoerde besprekingen betreffende de valorisering van de terreinen, waarin onder meer een bepaalde zone van het oude vliegveld voorbestemd werd voor dagrecreatie met een zekere vliegactiviteit, keurt de gemeenteraad van Grimbergen op 19 december 1996 een met de VZW Recreatief Vliegveld Grimbergen te sluiten exploitatie-overeenkomst en erfpachtovereenkomst goed. Blijkens de exploitatievoorwaarden mogen, onder meer, niet meer dan 50.000 vliegbewegingen per jaar toegelaten worden en moeten de vliegtuigen beschikken over een geluidscertificaat, mag de status van het vliegveld -klasse II- niet gewijzigd worden, mag alleen de startbaan 02/20 over een maximale lengte van 800 meter gebruikt worden, worden de scholingsvluchten gereglementeerd en zijn nachtvluchten, ULM-vluchten en -in principe- helikoptervluchten verboden;

De overeenkomst wordt gesloten op 2 april 1997.

1.4. Op 7 mei 1997 deelt de gemachtigde ambtenaar van het bestuur van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening van het Vlaamse Gewest mee dat de betrokken percelen gelegen zijn in een gebied voor dagrecreatie.

1.5. Op 13 mei 1997 verleent de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, dienst luchtvaartveiligheid, van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur machtiging voor de aanleg van het luchtvaartterrein en stelt hij de uitbatingsvoorwaarden vast. Van die beslissing wordt thans de nietigverklaring gevorderd.

De ontvankelijkheid

2. Verzoeker verwijst, wat zijn belang betreft, naar het feit dat hij in de buurt van het vliegveld te Grimbergen woont en hinder ondervindt van de geluidslast veroorzaakt door overvliegende vliegtuigen en warmdraaiende motoren en van de dreiging die uitgaat van laag overvliegende vliegtuigen. Hij en zijn gezinsleden lopen het gevaar slachtoffer te worden van een ongeval. Dit alles tast zijn woonkwaliteit en zijn gezonde leefomgeving aan.

3. De verwerende partij en de tussenkomende partij betwisten het belang van verzoeker. Hij woont sinds 12 januari 1987 in de Poddegemstraat. Toen bestond het vliegveld “Grimbergen Old” nog en verzoeker heeft zich dan niet beklagd over hinder. Nu zijn de voorwaarden strikter gesteld en er mag dus aangenomen worden dat de uitbating van de nieuwe luchthaven hem geen hinder berokkent.

4. Uit het administratief dossier blijkt dat de landings- en de startbaan die de vliegtuigen zullen gebruiken nagenoeg loodrecht staan op de Poddegemstraat waar verzoeker woont. Met verzoeker wordt aangenomen dat hij last kan hebben van overvliegende vliegtuigen. Die vaststelling volstaat om te concluderen dat verzoeker belang heeft bij zijn beroep. De exceptie van onontvankelijkheid is ongegrond.

De grond van de zaak

5. In het eerste middel voert verzoeker de schending aan van het besluit van 7 februari 1996 van de Vlaamse regering tot desaffectatie van het vliegveld van Grimbergen en tot onttrekking aan zijn bestemming van vliegveld evenals de schending van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (hierna: BWHI). Krachtens artikel 6, § 1, X, eerste lid, 7/, van deze wet is het Vlaamse Gewest bevoegd voor de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden. Een “luchtvaartterrein” omvat, blijkens artikel 1 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, “elk luchtverkeerscentrum met inbegrip van de voor dat verkeer nodige inrichtingen”. De onttrekking aan de

bestemming van vliegveld door de Vlaamse regering belet de verwerende partij een machtiging af te leveren voor een privaat luchtvaartterrein. Overigens beschouwt de Vlaamse regering terreinen voor recreatie- en scholingsvliegen als belastend voor de ruimtelijke ordening.

6. Volgens de verwerende partij en de tussenkomende partij leidt verzoeker ten onrechte uit de desaffectatie als vliegveld van de luchthaven van Grimbergen af dat de gronden voortaan niet meer als vliegveld gebruikt mogen worden. Het Vlaamse Gewest heeft bij de inwerkingtreding van de BWHI de luchthaven als openbaar domein -op dat ogenblik een regionaal openbaar vliegveld- van de Staat overgenomen maar het gewest kon de desbetreffende gronden niet vervreemden zonder er de bestemming van openbaar domein en van regionaal vliegveld aan te ontnemen. Het Vlaamse Gewest is krachtens de BWHI bevoegd voor de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, maar in dit geval gaat het niet om een luchthaven noch om een openbaar vliegveld, maar om een privaat vliegveld zodat de bijzondere wet hier niet van toepassing is. Bovendien zijn aangelegenheden gericht op de veiligheid van het luchtverkeer tot de bevoegdheid van de federale overheid blijven behoren. De machtiging voor het aanleggen van een burgerlijk luchtvaartterrein en het vaststellen van technische eisen inzake het gebruik van alle luchtvaartterreinen waarop artikel 43 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling van de luchtvaart betrekking heeft, betreffen in essentie de veiligheid van personen en goederen. Aldus behoort de aangelegenheid die in de bestreden beslissing aan de orde is, tot de bevoegdheid van de federale overheid.

7. Verzoeker repliceert dat het Vlaamse Gewest bevoegd is voor de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden. Het vliegveld van Grimbergen, met zijn 50 000 bewegingen per jaar en met activiteiten die praktisch niet verschillen van de activiteiten op de vroegere openbare luchthaven, kan bezwaarlijk als een privé-vliegveld beschouwd worden, temeer daar de exploitatievoorwaarden eenzijdig door de gemeente bepaald zijn en de gemeente ook de meerderheid van de stemmen in het beheer van de luchthaven heeft. In die zin gaat het om een geconcedeerde luchthaven en moest het Vlaamse Gewest de vergunning voor de uitrusting en de uitbating afleveren. De Vlaamse regering heeft het kwestieus domein onttrokken aan zijn bestemming van vliegveld en niet enkel

aan de bestemming van openbare luchthaven. De machtiging tot het exploiteren van een vliegveld schendt dan ook dat besluit.

8. De tussenkomen partij benadrukt in haar repliek nog dat de desaffectatiebeslissing van de Vlaamse regering tot gevolg heeft dat het domein privaat domein geworden is maar dat zulks niet betekent dat de betrokken gronden niet meer als luchtvaartterrein gebruikt kunnen worden. Zij stelt ook nog dat aangelegenheden, gericht op de veiligheid van het luchtverkeer, zijn blijven behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid en dat de machtiging tot het aanleggen van een burgerlijk luchtvaartterrein en het vaststellen van de technische eisen inzake het gebruik van ieder luchtvaartterrein, waarop artikel 43 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 doelt, essentieel gericht is op de veiligheid van personen en goederen, zodat de federale overheid wel degelijk bevoegd was om de bestreden beslissing te treffen.

9. In zijn laatste memorie benadrukt verzoeker nogmaals dat het bestreden besluit duidelijk een regeling bevat met betrekking tot de exploitatie van het vliegveld, zodat het Vlaamse Gewest ter zake bevoegd was.

10. De bestreden beslissing is genomen met toepassing van artikel 43 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling van de luchtvaart (hierna: het koninklijk besluit van 15 maart 1954), naar luid waarvan “geen burgerlijk luchtvaartterrein mag worden aangelegd zonder machtiging van de minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde” (artikel 43, § 1) en “de minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde (...) voor elk geval de technische eisen (vaststelt) inzake gebruik van de luchtvaartterreinen” (artikel 43, § 2). Blijkens het verslag aan de Koning bij dat besluit strekt die bepaling ertoe “de veiligheid van derden op de grond en van hun goederen, alsmede de veiligheid van de gebruikers van het luchtruim te verzekeren” (toelichting bij artikel 45 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954, B.S., 26 maart 1954, p. 2275).

Artikel 6, § 1, X, eerste lid, 7/, van de BWHI, zoals gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988, luidt als volgt:

“De aangelegenheden bedoeld in artikel 107quater van de Grondwet zijn:
(...)
X. Wat (...) het vervoer betreft:
(...)
7/ de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare
vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal;
(...)”.

11. Uit de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de BWHI blijkt dat de federale overheid bevoegd gebleven is voor de organisatie en het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer (memorie van toelichting, Parl. St., Kamer, B.Z. 1988, nr. 516/1, p. 15; verklaring van de heer Dehaene, Vice-Eerste Minister en Minister van Institutionele Hervormingen, Parl. Hand., Kamer, 29 juli 1988, p. 1426; verslag, Parl. St., Senaat, B.Z. 1988, nr. 405/2, p. 122; verklaring van de heer Moureaux, Vice-Eerste Minister en Minister van Institutionele Hervormingen, Parl. Hand., Senaat, 5 augustus 1988, p. 1549), ook ten aanzien van de luchthavens en de vliegvelden die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen (zie de voornoemde verklaring van de heer Dehaene, p. 1426).

Aangezien de machtiging voor het aanleggen van een burgerlijk luchtvaartterrein en het vaststellen van technische eisen inzake het gebruik van een luchtvaartterrein, waarop artikel 43 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 doelt, essentieel de veiligheid van personen en goederen beogen, is de federale overheid bevoegd gebleven om de bestreden beslissing te nemen.

12. De beslissing van de Vlaamse regering om aan het vliegveld van Grimbergen zijn bestemming van openbare luchthaven te ontnemen en de infrastructuur ervan te desaffacteren naar het privaat domein van het Gewest, betekent niet dat de betrokken gronden niet meer als luchtvaartterrein kunnen worden gebruikt. Als burgerlijk luchtvaartterrein moet het wel over de vereiste vergunningen beschikken en voldoen aan de technische eisen die overeenkomstig artikel 43 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 met het bestreden besluit worden vastgesteld.

13. Verzoeker poogt aannemelijk te maken dat het vliegveld van Grimbergen in wezen geen privaat luchtvaartterrein is. Die bemerking is, in het kader van het hier besproken middel dat betrekking heeft op de bevoegdheid van de federale overheid, niet relevant, aangezien de federale overheid bevoegd is voor elke beslissing die gerelateerd is aan de veiligheid, zowel op private als op openbare luchtvaartterreinen. Evenmin maakt verzoeker duidelijk op welke wijze de verwijzing naar het -vanuit het oogpunt van de ruimtelijke ordening- belastend karakter van een luchtvaartterrein bij dit middel betrokken kan worden. Het middel is niet gegrond.

14. In het tweede middel voert verzoeker de schending aan van artikel 43, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 en van de motiveringsverplichting “zoals opgelegd door de wet van 29 juli 1991”. Artikel 43, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 stelt het advies van de minister belast met de ruimtelijke ordening en de stedenbouw verplicht wanneer het ontworpen luchtvaartterrein een bestendig karakter heeft, maar in dit geval blijkt uit de bestreden beslissing niet dat dit advies is ingewonnen; er blijkt dus ook niet of het advies gunstig of ongunstig was en waarom de verwerende partij zich al dan niet bij het advies heeft kunnen aansluiten. Nochtans vereist artikel 2 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen dat een advies slechts als grondslag van de beslissing aanvaard kan worden wanneer de bestuurder een volledige kennis heeft van dat advies of wanneer uit de beslissing zelf blijkt waarom het advies niet gevolgd is. De verwijzing naar een wijziging van het gewestplan kan ook geen afdoende grondslag vormen voor de bestreden beslissing omdat die wijziging geen antwoord verstrekt heeft op de talrijke bezwaren die waren ingediend, en de regionale commissie in haar advies zelfs vastgesteld heeft dat zij niet kon oordelen over het gebruik van het betrokken terrein als vliegveld.

15. De verwerende partij en de tussenkomende partij antwoorden dat het advies van de gemachtigde ambtenaar in het administratief dossier neergelegd is en dat daaruit blijkt dat het advies gunstig is. Voorts blijkt uit de beslissing duidelijk op welke gronden zij steunt, met name op het gunstig advies van de gemachtigde van het bestuur van de ruimtelijke ordening en op het gunstig inspectieverslag dat zelf naar het advies van de gemachtigde ambtenaar verwijst.

Ook heeft de Vlaamse regering bij het overdragen van het beheer over de gronden van het vliegveld aan de gemeente, een intentieverklaring opgesteld waarin het opstarten van een beperkte vliegactiviteit gekoppeld werd aan de realisatie van de voorwaarden die het college van burgemeester en schepenen reeds op 23 juni 1992 had vastgesteld en heeft een meerderheid van de bevolking uit de gemeente zich uitgesproken voor een verdeling van het terrein van het oude vliegveld met behoud van een beperkte vliegactiviteit. Met betrekking tot het niet-weerleggen van de klachten tegen de aan het gewestplan aangebrachte wijzigingen, merken zij op dat verzoeker dat te gelegener tijd, dit wil zeggen op het ogenblik dat de wijziging van het gewestplan vastgesteld werd, had moeten aanvoeren.

16. In zijn memorie van wederantwoord brengt verzoeker geen nieuwe argumenten aan.

17. Artikel 43, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 luidt als volgt:

“Geen burgerlijk luchtvaartterrein mag worden aangelegd zonder machtiging van de Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde. Bovendien is het advies van de Minister belast met de ruimtelijke ordening en de stedenbouw of van zijn gemachtigde vereist als het ontworpen luchtvaartterrein een bestendig karakter heeft.
(...)”.

18. Blijkens het administratief dossier heeft de gemachtigde ambtenaar van het bestuur van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening op 7 mei 1997 zijn advies aan de verwerende partij laten geworden. Daargelaten de vraag of dit advies ingevolge de overheveling van de bevoegdheid inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw aan de gewesten nog wel op grond van een federale verordening vereist kan worden, is aldus in elk geval voldaan aan het voorschrift van artikel 43, § 1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1954.

19. In de bestreden beslissing, samengelezen met het bijbehorend inspectieverslag, wordt duidelijk uiteengezet onder welke voorwaarden -voorwaarden die betrekking hebben op de geschiktheid van het terrein om, vanuit het oogpunt van veiligheid van het luchtverkeer, als luchtvaartterrein gebruikt te

worden- de vergunning voor de aanleg van het luchtvaartterrein verleend kan worden. Die uiteenzetting bevat aldus de redenen waarop de machtiging steunt en daarmee is voldaan aan de verplichting opgelegd door de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen. Verzoeker hoeft, als derde belanghebbende, in de beslissing zelf niet te kunnen lezen dat alle reglementaire pleegvormen zijn nagekomen en er moet evenmin te zijnen behoeve uitgeweid worden over de strekking van de ingewonnen adviezen of over de vraag op welke wijze de beslissing ingepast kan worden in de ter plaatse geldende regelgeving inzake aangelegenheden die niet rechtstreeks de veiligheid van het luchtverkeer betreffen, zoals de vereisten gesteld door de reglementering van het Vlaamse Gewest inzake de ruimtelijke ordening.

20. In zoverre verzoeker zich ter adstructie van het middel beroept op de onwettigheid van de in het gewestplan aangebrachte wijziging, dient vastgesteld dat verzoeker niet concreet aanduidt hetzij welk tijdens het openbaar onderzoek ingediend bezwaar volgens hem tot een aanpassing van het ontwerpgewestplan had moeten leiden, hetzij om welke reden het ontwerp niet aangepast had mogen worden aan de resultaten van de raadpleging van de regionale commissie van advies. Het middel is niet gegrond.

21. In het derde middel voert verzoeker de schending aan van de artikelen 10, 11 en 23, derde lid, 4/, van de Grondwet en van artikel 3 van het milieuvergunningsdecreet van 28 juni 1985.

In een eerste onderdeel betoogt hij dat artikel 23, derde lid, 4/, van de Grondwet elkeen het recht op een menswaardig leven garandeert, inzonderheid het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu, dat artikel 2 van het milieuvergunningsdecreet het begrip “inrichtingen” omschrijft en dat artikel 3 de Vlaamse regering opdraagt de lijst met inrichtingen die hinderlijk zijn voor de mens en het leefmilieu op te maken. Vliegvelden komen als zodanig niet op de lijst van vergunningsplichtige inrichtingen voor, maar onmiskenbaar heeft de uitbating van een luchtvaartterrein, door de lawaaihinder en het gevaar voor neerstorten van vliegtuigen, een weerslag op het leefmilieu. Doordat vliegvelden door de Vlaamse regering niet als hinderlijk bedrijf op de lijst van inrichtingen geplaatst zijn, worden degenen die hinder ondervinden van een vliegveld anders behandeld dan degenen

die hinder ondervinden van inrichtingen die wel op de lijst voorkomen aangezien zij minder waarborgen genieten.

In een tweede onderdeel betoogt hij dat het strijdig is met artikel 23, derde lid, 4/, van de Grondwet dat het koninklijk besluit van 15 maart 1954 het advies van de minister bevoegd voor leefmilieu niet verplicht stelt, en dat trouwens niet aanvaard kan worden dat de federale overheid bij het voeren van een beleid in een bepaalde aangelegenheid (het luchtverkeer) zonder redelijke gronden maatregelen neemt die een andere overheid, die bevoegd is in een andere aangelegenheid (het leefmilieu), bemoeilijkt een doelmatig beleid te voeren.

22. De verwerende en de tussenkomenende partij antwoorden dat artikel 23, derde lid, 4/, van de Grondwet geen bepaling “van dwingend recht” betreft die als zodanig door de rechter toegepast kan worden. Het gaat ook niet op te verwijzen naar de geluidshinder vastgesteld ten aanzien van het oude vliegveld van Grimbergen aangezien er nu exploitatievoorwaarden worden opgelegd. De Vlaamse regering kon “bezwaarlijk de luchtvaartuigen en hun exploitatie in Vlarem I verwerken omdat deze federale aangelegenheid zijn gebleven”, maar zulks belet hoegenaamd niet dat degenen die hinder ondervinden zich kunnen verweren. Verzoeker heeft de indelingslijst van Vlarem I niet bestreden, en heeft evenmin in verband met het koninklijk besluit van 15 maart 1954 een “afzonderlijke procedure” ingesteld.

23. Verzoeker brengt in zijn memorie van wederantwoord geen nieuwe argumenten aan.

24. Artikel 23, derde lid, 4/, van de Grondwet garandeert aan eenieder het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu, als onderdeel van het recht op het leiden van een menswaardig leven. Daargelaten de vraag in hoeverre die bepaling voor de rechter ingeroepen kan worden, kan te dezen vastgesteld worden dat verzoeker de schending van zijn recht kadert in de schending van het gelijkheidsbeginsel. Aldus doet het middel de vraag rijzen of, bekeken vanuit het recht van verzoeker op een gezond leefmilieu, hij in vergelijking met omwonenden van inrichtingen die wel op de Vlarem-lijst opgenomen zijn, ongelijk behandeld is

doordat de Vlaamse regering de vliegvelden niet op de lijst van hinderlijke inrichtingen geplaatst heeft.

Vliegvelden zijn wel degelijk -met name als rubriek 57- opgenomen op de lijst van als hinderlijk beschouwde inrichtingen, gevoegd bij het besluit van 6 februari 1991 van de Vlaamse regering houdende vaststelling van het Vlaamse Reglement betreffende de milieuvergunning. Begrepen als kritiek op het door de Vlaamse regering gevoerde milieubeleid in het algemeen is de argumentatie van verzoeker niet relevant, aangezien de verwerende partij bij het uitoefenen van een eigen bevoegdheid niet verantwoordelijk gesteld kan worden voor het feit dat een andere overheid bij het uitwerken van een regeling in een haar door de BWHI toegewezen aangelegenheid op een bepaalde manier gebruik gemaakt heeft van haar discretionaire bevoegdheid. Het eerste onderdeel van het middel mist derhalve feitelijke grondslag en is in ieder geval niet gegrond.

25. In zoverre verzoeker kritiek uitoefent op het feit dat het koninklijk besluit van 15 maart 1954 niet voorziet in de verplichting om het advies in te winnen van de minister bevoegd inzake het leefmilieu, volstaat het op te merken dat de autonomie waarover de gewesten beschikken het voor de federale overheid onmogelijk maakt om een gewestelijke overheid, te dezen de overheid die in het Vlaamse Gewest bevoegd is voor het leefmilieu, te verplichten tot het geven van een advies. Aan het koninklijk besluit van 15 maart 1954 kan thans, in dit opzicht, dus in geen geval enige onwettigheid verweten worden.

In zoverre het onderdeel zo begrepen moet worden dat daarin ook een schending van het evenredigheidsbeginsel ingeroepen wordt, op grond dat de bestreden beslissing het voor het Vlaamse Gewest buitenmate moeilijk maakt om zijn beleid inzake leefmilieu uit te oefenen, dient vastgesteld te worden dat verzoeker niet preciseert op welke wijze de bestreden beslissing de aangevoerde moeilijkheid zou veroorzaken. Het enkele feit dat de federale overheid beslist om, vanuit het oogpunt van de veiligheid, de exploitatie van een luchtvaartterrein toe te staan, doet op zich geen afbreuk aan de bevoegdheid van de gewesten om die exploitatie vanuit het oogpunt van de bescherming van het leefmilieu te regelen.

Ook het tweede onderdeel van het middel is niet gegrond.

26. In het vierde middel voert verzoeker de schending aan van artikel 23, derde lid, 4/, van de Grondwet en van het redelijkheidsbeginsel. Artikel 23, derde lid, 4/, garandeert eenieder een recht op een gezond leefmilieu en artikel 43 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 stelt het advies van de minister belast met de ruimtelijke ordening verplicht. Door geen acht te slaan op de met de machtiging verbonden leefmilieuaspecten heeft de bestreden beslissing het recht van de omwonenden van het vliegveld miskend. Overeenkomstig het redelijkheidsbeginsel had de verwerende partij rekening moeten houden met het feit dat de gemeente Grimbergen “door haar ligging reeds meer dan voldoende gehinderd wordt door de geluidsoverlast veroorzaakt door de uitbating van de Nationale Luchthaven te Zaventem en door de verkeersdrukte, met bijhorend lawaai, op de grote ring rond Brussel” en dat er in de gemeente, sinds de sluiting van het vliegveld in 1992, “meerdere woningen zijn bijgebouwd, terwijl het aantal luchtactiviteiten in Zaventem en het verkeer op de ring zijn vermeerderd”.

27. De verwerende en de tussenkomende partij antwoorden dat, zoals blijkt uit de door de gemeente vastgestelde voorwaarden voor de uitbating, er terdege rekening gehouden is met de eisen van het leefmilieu. De houding van de gemeente in dit dossier is “totaal gebaseerd” op de ontwikkeling van de woonkernen in de gemeente en dus is het redelijkheidsbeginsel niet geschonden. Zij voegen daaraan toe dat verzoeker er zelfs niet toe komt een tastbare persoonlijke hinder te bewijzen.

28. De bestreden beslissing is genomen met toepassing van artikel 43 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954. Zoals bij het onderzoek van het eerste middel is uiteengezet, kadert die bepaling in de bevoegdheid van de federale overheid inzake de veiligheid van het luchtverkeer. Het bestrijden van de geluidshinder behoort daarentegen tot de bevoegdheid van de gewesten. Aan de bestreden beslissing, die geen afbreuk kan doen aan die laatste bevoegdheid, kan dan ook niet verweten worden dat ze onvoldoende rekening houdt met de leefmilieuaspecten die ermee verbonden zijn. Het middel is niet gegrond.

29. In het vijfde middel wordt de schending aangevoerd van het beginsel van de continuïteit in de besluitvorming. De Vlaamse regering en de gemeente Grimbergen waren eertijds van oordeel dat er op de bewuste plaats geen

vliegveld thuishoorde, maar nu is de verwerende partij, na advies van het bestuur ruimtelijke ordening, van de Vlaamse regering en van de gemeente, niet meer gekant tegen de inplanting van een vliegveld. Dergelijke koerswijziging kan niet gebeuren zonder dat de goede redenen daarvan blijken uit het dossier en dat is te dezen niet het geval.

30. De verwerende en de tussenkomende partij antwoorden dat verzoeker aan de verwerende partij geen koerswijziging verwijt en dat de koerswijziging, voor zover zij de gemeente betreft, eenvoudig verklaard wordt door de wijziging die in het gewestplan aangebracht is, dat het bij de beslissing gevoegde inspectieverslag aantoont dat er een nieuw onderzoek gebeurd is en dat er verschillende aanpassingen doorgevoerd zijn, terwijl de motie van de gemeenteraad van 25 april 1991 waarin aangedrongen werd op de sluiting van het vliegveld, gesteund was op een verkeersprognose die nu niet meer ter zake is. Zij voegen daaraan toe dat de sluiting van het oude vliegveld door het Vlaamse Gewest niet alleen gebeurd is om milieuredenen, maar ook omwille van budgettaire redenen, waaraan nu wordt tegemoet gekomen door de exploitatie toe te vertrouwen aan een vzw en door die exploitatie aan “zeer zware beperkingen” te koppelen.

31. Verzoeker repliceert dat beslissingen op het vlak van de ruimtelijke ordening een zekere continuïteit moeten vertonen en dat het bestuur vroegere stellingnames niet zonder meer kan afvallen. Een wijziging van het gewestplan kan de gewijzigde houding van het gemeentebestuur niet verantwoorden, aangezien het vliegveld gesloten werd om veiligheidsredenen en niet wegens het niet-overeenstemmen met de bestemming van het gebied. Aan de veiligheidsrisico's is niets veranderd. Integendeel zij zijn vergroot, gelet op de uitbreiding van de bewoning in de buurt en de toename van het luchtverkeer te Zaventem. Overigens wordt er thans geen beperking gelegd op het aantal vliegbewegingen.

De tussenkomende partij herhaalt te dien aanzien dat de beslissing om de oude luchthaven te sluiten ingegeven was door een verkeersprognose die thans niet meer ter zake doet.

32. De verwerende partij stelt terecht dat het middel, gesteund op het gebrek aan continuïteit in de beleidsvoering, enkel relevant aangevoerd kan worden ten aanzien van de beslissingen die zijzelf getroffen heeft. Zij kan niet verantwoordelijk gesteld worden voor eerder door andere overheden genomen beslissingen die kaderen binnen de autonome bevoegdheid die zij hebben.

Verzoeker toont geen discontinuïteit in het beleid van de verwerende partij aan. Het middel ontbeert feitelijke grondslag.

33. In het zesde middel voert verzoeker de schending aan van het vertrouwensbeginsel doordat de NV Total een milieuvergunning verkregen heeft voor de opslag, op een afstand van 1500 meter van het vliegveld, van 10.151 m³ propaangas en doordat het dienaangaande opgestelde veiligheidsrapport inzonderheid verwees naar de sluiting van het vliegveld van Grimbergen. De heropening van het vliegveld maakt die vaststelling irrelevant waardoor het vertrouwen van de omwonenden geschonden wordt.

34. De verwerende en de tussenkommende partij antwoorden dat het nieuwe, met de bestreden beslissing vergunde vliegveld, verschilt van het vroeger bestaande vliegveld in die zin dat blijkens de nieuwe vluchtomlopen de opslagtank nu niet meer overvlogen moet worden en dat hij zelfs in een te vermijden gebied is gelegen. Aldus wordt rekening gehouden met het veiligheidsrisico verbonden aan het overvliegen van de gastank waarvoor bij het verlenen van de milieuvergunning aan de NV Total was gevreesd. Overigens is er ook een rampenplan uitgewerkt waarbij met alle mogelijke gevaren rekening gehouden is.

35. Verzoeker repliceert dat de verwerende partij niet antwoordt op het middel. Door een milieuvergunning af te leveren onder verwijzing naar de sluiting van het vliegveld, heeft het bestuur de omwonenden indertijd de mogelijkheid ontnomen om bezwaren te formuleren. Het is overigens niet zeker of de bevoegde overheid, in de huidige stand van de zaak, nog wel een milieuvergunning zou afleveren, aangezien het weinig waarschijnlijk is dat de overheid zich laat overtuigen door de argumenten die de verwerende partij thans aanvoert. De veiligheid van de omwonenden wordt thans sterk bedreigd wegens het

gevaar voor ontploffing bij een vliegtuigongeval en de mogelijkheid van dergelijk ongeval heeft weinig te maken met het naleven van de opgelegde vliegroutes.

De tussenkommende partij stelt in haar memorie nog dat de voorwaarden om te kunnen spreken van een schending van het vertrouwensbeginsel, zoals uiteengezet in het arrest nr. 27.685 van 17 maart 1987 inzake VERMEULEN -een vergissing van het bestuur; een uit die vergissing voortspruitend voordeel voor de burger; de afwezigheid van gewichtige redenen om dat voordeel teniet te doen- niet vervuld zijn, aangezien het bestuur geen vergissing begaan heeft.

36. In het middel gaat verzoeker ervan uit dat de toekenning van een milieuvergunning aan de NV Total, mede in het licht van het gegeven dat het vliegveld op dat ogenblik gesloten was, tot gevolg heeft dat geen machtiging voor de aanleg en de exploitatie van het luchtvaartterrein meer mogelijk was, of minstens dat het verlenen van een dergelijke machtiging het rechtmatig vertrouwen van de omwonenden zou miskennen. Die opvatting gaat eraan voorbij dat de milieuvergunning geen normatieve draagwijdte heeft, en niet kan beletten dat andere overheden, met betrekking tot andere aangelegenheden, beslissingen nemen die eventueel tot gevolg kunnen hebben dat een wijziging wordt aangebracht in de feitelijke toestand die in aanmerking is genomen op het ogenblik dat de milieuvergunning is verleend. Dit klemmt te dezen des te meer nu de milieuvergunning is afgegeven door een gewestelijke overheid, en de bestreden beslissing genomen is door een federale overheid.

Verzoeker voort ook nog aan dat de bestreden beslissing geen enkele rekening houdt met de aanwezigheid van de opslagplaatsen van de NV Total. Volgens de verwerende partij en de tussenkommende partij zijn de voorwaarden van de bestreden beslissing echter zo gesteld dat de opslagplaatsen niet overvlogen mogen worden. Op zich wordt die vaststelling door verzoeker niet betwist. Aldus blijkt, in tegenstelling tot wat verzoeker beweert, dat de verwerende partij wel degelijk oog gehad heeft voor de veiligheidsaspecten waarover verzoeker zich zorgen maakt.

Het middel is niet gegrond.

37. Verzoeker voert in een zevende middel de schending aan van artikel 8 van het Europees Verdrag over de rechten van de mens. Volgens verzoeker kan de aantasting van het leefmilieu in verband gebracht worden met het recht op eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven, en is in dit geval het evenwicht tussen het belang van de gemeenschap (of beter: het belang van een private vereniging) en het belang van het individu verbroken.

38. De verwerende en de tussenkomende partij antwoorden dat het recht op eerbiediging van het privé-leven niet absoluut is, maar dat er een afweging moet gebeuren tussen de belangen van het individu en deze “van allerhande groepen”. Verzoekers recht wordt niet geschonden door de uitbating van een vliegveld vermits er, bij het uitstippelen van de vliegroutes, rekening gehouden is met de ligging van de woonwijken. De omstandigheid dat de bestreden beslissing “een privaat vliegveld” betreft, betekent niet dat het belang dat ermee verbonden is het belang van een private vereniging niet overstijgt en de beperking van de toegelaten vliegactiviteit vormt een billijke oplossing voor de tegengestelde belangen van de verschillende bij de zaak betrokken groepen.

39. Verzoeker brengt in zijn memorie van wederantwoord geen nieuwe argumenten aan.

40. Verzoeker gaat ervan uit dat de exploitatie van het vliegveld een aantasting inhoudt van het leefmilieu, en op die manier een inmenging vormt in het recht op eerbiediging van zijn privé-leven en zijn gezinsleven. Het middel komt er in wezen op neer dat hij aan de verwerende partij verwijt onvoldoende oog te hebben gehad voor de bescherming van dat recht.

Zoals in het antwoord op het eerste middel is uiteengezet, is de bestreden beslissing genomen in de uitoefening van de federale bevoegdheid inzake de veiligheid van het luchtverkeer. Ook al dient deze overheid, zoals alle overheden, de grondrechten te eerbiedigen en te beschermen, toch behoort de bescherming van het leefmilieu tot de bevoegdheid van de gewesten, onder voorbehoud van een aantal niet ter zake doende beperkingen. Het komt dan ook in de eerste plaats aan het Vlaamse Gewest toe om, ten aanzien van de exploitatie van het vliegveld te Grimbergen, de nodige maatregelen te nemen ter bescherming van de rechten van

omwonenden tegen aantastingen van hun leefmilieu. De bestreden beslissing doet aan die bevoegdheid geen afbreuk. Voor het overige heeft de enkele machtiging, vanuit het oogpunt van de veiligheid van het luchtverkeer, om een luchtvaartterrein te exploiteren, niet tot gevolg dat activiteiten worden toegestaan die voor verzoeker een onevenredige inmenging in het recht op eerbiediging van zijn privé-leven en zijn gezinsleven vormen.

Het middel is niet gegrond.

**OM DIE REDENEN
BESLIST DE RAAD VAN STATE :**

Artikel 1.

Het beroep wordt verworpen.

Artikel 2.

De kosten van de vordering tot schorsing en van het beroep tot nietigverklaring, bepaald op 347,06 euro, komen ten laste van de verzoekende partij.

De kosten van de tussenkomst in de vordering tot schorsing en het beroep tot nietigverklaring, bepaald op 247,90 euro, komen ten laste van de tussenkomende partij.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op 26 november 2007, door de IXe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	P. LEMMENS,	kamervoorzitter,
	A. VANDENDRIESSCHE,	staatsraad,
Mevr.	Ch. BAMPS,	staatsraad,
de H.	W. GEURTS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

W. GEURTS.

P. LEMMENS.