

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

VIIe KAMER

A R R E S T

**nr. 196.971 van 15 oktober 2009
in de zaak A. 164.094/VII-34.353.**

In zake : Johan GEERAERTS
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Johan Verstraeten
 kantoor houdend te Leuven
 Vaartstraat 70
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST, vertegenwoordigd door de Vlaamse
regering
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Bart Bronders
kantoor houdend te Oostende
Archimedesstraat 7
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkomende partij :

de VZW RECREATIEF VliegVeld GRIMBERGEN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Marc Van Bever
kantoor houdend te Grimbergen
Pastoor Woutersstraat 32, bus 7
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 8 juli 2005, strekt tot de nietigverklaring van het besluit van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur van 27 april 2005 waarbij het beroep ingesteld tegen de beslissing van de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 28 oktober 2004, houdende het verlenen aan de VZW Recreatief Vliegveld Grimbergen van de milieuvergunning voor het verder exploiteren en veranderen van een luchtvaartterrein, gelegen aan de Humbeeksesteenweg 313 te Grimbergen, gedeeltelijk gegrond wordt verklaard en de beroepen beslissing wordt gewijzigd in die zin dat de bijzondere vergunningsvoorwaarden worden aangevuld met twee bijkomende

voorwaarden terwijl de overige bepalingen van de beroepen beslissing worden bevestigd.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoeker heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

De tussenkomende partij heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 26 september 2005. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Eerste auditeur Peter Sourbron heeft een verslag opgesteld.

De verzoeker heeft een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 18 juni 2009.

Kamervoorzitter Luc Hellin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Gerry Janssens, die loco advocaat Johan Verstraeten verschijnt voor de verzoeker, advocaat Fitzgerald Temmerman, die loco advocaat Bart Bronders verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Marie Peerenboom, die loco advocaat Marc Van Bever verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Peter Sourbron heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3. De tussenkomende partij exploiteert een luchtvaartterrein aan de Humbeeksesteenweg 313 te Grimbergen.

Op 31 januari 2000 heeft het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Grimbergen bij wege van aktename een milieuvergunning verleend voor de "uitbating en (het) onderhoud van een beperkt recreatief vliegveld voor sportvliegtuigen" voor een termijn van vijf jaar.

4. Op 21 juni 2004, vóór het verstrijken van de op 31 januari 2000 verleende vergunning, dient de tussenkomende partij bij de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant een aanvraag in voor het verder exploiteren en veranderen van het vergunde luchtvaartterrein.

Tot het voorwerp van de aanvraag behoren onder meer :

- terreinen voor een vliegveld met een start- en landingsbaan van 615 meter;
- het lozen in de riolering van maximum 100 m³/jaar bedrijfsafvalwater dat geen gevaarlijke stoffen bevat;
- het lozen in de riolering van maximum 300 m³/jaar huishoudelijk afvalwater;
- stalplaatsen voor tien bedrijfsvoertuigen;
- de opslag van 40.000 liter vliegtuigbenzine in twee ondergrondse dubbelwandige houders;
- de opslag van 5.000 liter diesel in een ondergrondse dubbelwandige houder;
- een brandstofverdeelinstallatie met twee slangen;
- de opslag van 300 liter gevaarlijke producten (solventen, verven en oliën) in verpakkingen van maximum 25 liter.

5. Op 28 oktober 2004 verleent de bestendige deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant de gevraagde vergunning voor een termijn van twintig jaar.

De volgende bijzondere exploitatievoorwaarden worden opgelegd :

"artikel 1

Een volledig conform brandweerinspectieverslag dient te worden voorgelegd na installatie van de ondergrondse tanks en ten laatste binnen een termijn van 6 maanden na de datum van onderhavige beslissing.

artikel 2

De uitbatingsvoorwaarden d.d. 02/04/1997 opgelegd door de Gemeente Grimbergen en de Dienst Luchtvaartveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur aan het Recreatief Vliegveld Grimbergen (als bijlage) blijven onverminderd van toepassing".

De uitbatingsvoorwaarden waar voornoemd artikel 2 naar verwijst en die als bijlage bij de verleende vergunning gevoegd zijn, luiden als volgt :

"1. De vzw Recreatief Vliegveld Grimbergen garandeert een Vlaamse uitbating van het recreatief vliegveld. De vzw onderwerpt zich aan alle wettelijke bepalingen inzake taalgebruik die van toepassing zijn in overheids- en bedrijfsleven. De vzw verbindt zich er toe haar maatschappelijke zetel op het grondgebied van Grimbergen te behouden tijdens gans de duur van deze overeenkomst.

2. De vzw mag zonder instemming van het gemeentebestuur de status van het vliegveld, thans klasse II, niet wijzigen. Dit betreft een luchtvaartterrein dat uitsluitend bestemd is voor het gebruik van een uitbater en personen die hij uitdrukkelijk, occasioneel of permanent gemachtigd heeft.

3. De vzw verbindt zich ertoe enkel en alleen gebruik te maken van de baan 02/20, over een maximale lengte van 800 meter. Operaties moeten beperkt worden tot vliegtuigen met een geluidscertificaat afgeleverd door het Bestuur der Luchtvaart.

4. De in- en uitvliegroutes moeten plaatsvinden over dunbevolkte en/of geluidsintensieve gebieden (vb. Ring, industriezones).

5. De exploitatie moet voldoen aan de veiligheidsvoorschriften, conform de bepalingen van de RLW en het Bestuur van de Burgerluchtvaart. De vzw zorgt voor de luchtvaarttechnische aspecten van de veiligheid binnen de wettelijke normen: openen en sluiten van het terrein, controle van de baan, openstelling voor bezoekers, baanverantwoordelijke, gebruiksvoorwaarden.

6. De vzw verbindt er zich toe niet meer dan 50.000 vliegbewegingen per jaar toe te laten. Opstijgen en landen (touch and go) zijn 2 bewegingen.

7. Voor de lokale scholingsvluchten geldt volgende uurregeling:

- van 8u tot 12u
- van 13u tot 18u

Op zon- en wettelijke feestdagen mogen enkel navigatievluchten plaatshebben en deze moeten minimum 30 minuten weg zijn van het vliegveld.

8. Er geldt een maximum van 2 scholingsvliegtuigen in één circuit.

9. Nachtvvluchten worden verboden.

10. Helikoptervluchten worden verboden, behoudens voor Search and Rescue, humanitaire doeleinden en occasionele gelegenheden.

ULM-vluchten zijn verboden.

11. Ter beperking van de geluidslast wordt een minimum circuithoogte van 900 ft opgelegd.

12. De vliegtuigen die ingezet worden voor plaatselijke scholing moeten worden uitgerust met bijkomende geluidsdempers en dit in overeenstemming met de technische controle van het Bestuur van de Luchtvaart.

13.1. Ter controle van de aangegane verbintenissen met betrekking tot de vliegactiviteit wordt een deontologisch orgaan met 9 leden, bestaande uit 3 afgevaardigden van de Gemeenteraad 3 van de omwonenden en 3 van de gebruikers, opgericht dat een controlerende, toezichthoudende en sanctionerende functie heeft. De vertegenwoordigers die het orgaan aanwijst hebben toegang tot alle gegevens, inclusief computerinformatie met betrekking tot de gebruiksgegevens van het vliegveld, om toe te zien op de inachtneming van de voorschriften, het aantal en de aard van de bewegingen en de verificatie van de gegevens teneinde de overtredingen te kunnen vaststellen.

Het deontologisch orgaan moet minimum 1 keer per jaar bijeenkomen ter evaluatie van de voorbije werking.

Op vraag van minstens 3 leden wordt dit orgaan bijeengeroepen.

De vaststellingen die door het deontologisch orgaan worden gedaan, worden voor verder gevolg overgemaakt aan de daartoe bevoegde organen van de vzw.

Hierbij kan het controlerend orgaan een bindend advies geven voor sanctieering van de overtreder.

Het gemeentebestuur wordt binnen de 30 dagen in kennis gesteld van de vergadering van dit orgaan.

13.2. Het deontologisch orgaan waarvan sprake in punt 13.1 wordt telkens opnieuw samengesteld uiterlijk binnen de 4 maand na de installatie van een nieuwe Gemeenteraad.

14. De gemeente zal 4 leden van de gemeenteraad met raadgevende stem afvaardigen die deel zullen uitmaken van de algemene vergadering van de vereniging.

De gemeente zal 2 leden van de gemeenteraad met raadgevende stem afvaardigen die deel zullen uitmaken van de raad van beheer van de vereniging.

Deze afgevaardigden houden op lid van de algemene vergadering of de raad van beheer te zijn vanaf het ogenblik dat:

- hun mandaat in de gemeenteraad ophoudt;
- het gemeentebestuur vraagt in hun vervanging te voorzien;
- vier maanden na de installatie van een nieuwe gemeenteraad verstreken zijn.

15. Elke wijziging aan de statuten van de vzw moet ter goedkeuring aan het College van Burgemeester en Schepenen worden voorgelegd. Elke wijziging van samenstelling van het bestuur dient ter kennis gebracht van het gemeentebestuur".

6. Op 14 december 2004 tekenen de verzoeker, Jean-Louis Dewint, Thibaut De Saint Moulin, Marc Dewint, Jean-Claude Dewint en N. Vanholsbeke, allen omwonenden van het vergunde vliegterrein, bij de verwerende partij beroep aan tegen de voornoemde beslissing van 28 oktober 2004.

7. In het kader van de beroepsprocedure worden verscheidene adviezen uitgebracht :

(a) op 3 februari 2005 verleent de afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen een gunstig advies; de aanvraag zou verenigbaar zijn met de ter plaatse geldende gewestplanbestemming van gebied voor dagrecreatie;

(b) op 7 februari 2005 adviseert de afdeling Milieuvergunningen om het beroep ongegrond te verklaren en de in eerste aanleg verleende vergunning in die zin te wijzigen dat twee bijzondere voorwaarden worden toegevoegd;

(c) op 14 februari 2005 wordt door de Gewestelijke Milieuvergunningscommissie voorgesteld om het beroep deels gegrond en deels ongegrond te verklaren; de vergunning zou verleend kunnen worden mits het opleggen van twee bijkomende vergunningsvoorwaarden - de eerste waarbij het aantal vliegreizen per dag beperkt wordt, de tweede waarbij het maximum aantal jaarlijkse vliegbewegingen vastgesteld wordt op 35.000;

(d) op 18 februari 2005 verleent de Vlaamse Milieumaatschappij (hierna : VMM) een gunstig advies voor het lozen van huishoudelijk- en bedrijfsafvalwater op

voorwaarde dat voldaan wordt "aan de algemene Vlaremvorwaarden voor lozing in riool".

8. Op 27 april 2005 verklaart de verwerende partij het beroep gedeeltelijk gegrond.

In de eerste plaats wordt de kadastrale aanduiding van de vergunde percelen gecorrigeerd. Daarnaast worden de bijzondere vergunningsvoorwaarden aangevuld met twee nieuwe voorwaarden. In de eerste bijkomende voorwaarde wordt bepaald dat enkel mag worden gevlogen van 8.00 u tot 22.00 u én van zonsopgang tot zonsondergang. Door de tweede bijkomende voorwaarde wordt het aantal vliegbewegingen per jaar beperkt tot 35.000. De overige bepalingen van de beroepen vergunning worden bevestigd.

De overwegingen van het thans bestreden besluit luiden als volgt :

"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 vliegtuigbenzine wordt opgeslagen in 2 nieuwe, ingegraven dubbelwandige houders van 20.000 liter; dat voor de bevoorrading van de dienstwagens een nieuwe, ingegraven, dubbelwandige houder voor 5.000 liter diesel geplaatst zal worden; dat de verdeelinstallatie 2 slangen omvat, één voor de verdeling van vliegtuigbenzine en één voor de dieselbevoorrading van de dienstwagens; dat de tanks zullen uitgerust zijn met lekdetectie, overvulbeveiliging, kathodische bescherming en damprecuperatie, conform titel II van het Vlaremv; dat in de bestreden beslissing als bijzondere voorwaarde werd opgelegd dat er een volledig conform brandweerinspectieverslag dient te worden voorgelegd na installatie van de ondergrondse tanks;

Overwegende dat hiervoor werd gewerkt met een mobiele houder voor de verdeling van vliegtuigbenzine in de vliegtuigen en de huidige aanvraag betrekking heeft op de plaatsing van een vaste verdeelinstallatie met 2 brandstofverdeelslangen met de bijhorende ondergrondse houders voor vliegtuigbenzine; dat door deze verandering de inrichting een klasse 1-inrichting wordt; dat wat de rubriek vliegvelden betreft de start- en landingsbaan minder dan 1.900 meter bedraagt en bijgevolg voor deze rubriek ingedeeld wordt in klasse 2;

Overwegende dat het vliegveld een start- en landingsbaan heeft van 615 meter lengte en 30 meter breedte; dat in het verlengde, langs beide zijden van de start- en landingsbaan zich een veiligheidsgebied van 75 meter lang bevindt; dat daarnaast er op het vliegveld verharde taxibanen zijn aangelegd waarlangs de vliegtuigen de baandrempel kunnen bereiken om op te stijgen; dat het vliegveld beantwoordt aan de definitie van het verdrag van Chicago van 1944 tot oprichting van de internationale burgerluchtvaartorganisatie;

Overwegende dat in de Europese Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 bepaald wordt dat strategische geluidsbelastingkaarten moeten opgesteld worden voor belangrijke luchthavens; dat in deze richtlijn 'belangrijke luchthaven' als volgt wordt gedefinieerd: 'burgerluchthaven, als aangeduid door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden (zowel opstijgen en landen zijn bewegingen), met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen'; dat kan gesteld worden dat het betreffende vliegveld

geen belangrijke luchthaven is, dus dat geen strategische geluidsbelastingkaarten dienen te worden opgesteld;

Overwegende dat hoofdstuk 5.57 van titel II van het Vlarembepalingen de voorwaarden bepaalt betreffende vliegvelden; dat in artikel 5.57.1.1, §2 wordt gesteld dat tenzij anders bepaald in de milieuvergunning de bepalingen van hoofdstuk 4.5 (beheersing van geluidshinder) niet van toepassing zijn voor vliegvelden;

Overwegende dat door de dienst Luchtvaartveiligheid van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur op 13 maart 1997 een machtiging voor de aanleg van het luchthaventerrein werd verkregen; dat hierin wordt vermeld dat alle luchtvaartuigen met een maximaal toegelaten opstijgmassa tot en met 5.700 kg, met uitsluiting van ULM's en DPM's, hefschroefvliegtuigen en luchtschepen worden toegelaten; dat in deze machtiging ook wordt gesteld dat het vliegveld alle dagen open is van zonsopgang tot zonsondergang; dat de volgende activiteiten toegelaten zijn: opstijgingen, landingen en vluchten van de toegelaten luchtvaartuigen voor scholing, onderhoud, luchtfotografie en voor privé-, medische of interventiedoeleinden;

Overwegende dat de voorwaarde dat het vliegveld alle dagen open is van zonsopgang tot zonsondergang nader dient gespecificeerd te worden; dat de exploitant tijdens een plaatsbezoek van een vertegenwoordiger van de afdeling Milieuvergunningen meedeelde dat er niet gevlogen wordt vóór 8:00u en na 22:00u in de zomer; dat bijgevolg als bijzondere voorwaarde dient te worden opgelegd dat er mag gevlogen worden vanaf 8:00u en tot 22:00u én dat er enkel mag gevlogen worden van zonsopgang tot zonsondergang;

Overwegende dat de uitbatingsvoorwaarden van bovenvermelde machtiging zo zijn opgesteld dat woonwijken zo min mogelijk overvlogen worden; dat er op die manier is bepaald dat de verkeerskringen voor de startbaan 20 naar links uitgevoerd worden en na het opstijgen 25/ links moet gedraaid worden om een residentiële zone te vermijden; dat bij minstens 500 ft (circa 150 meter) hoogte crosswind moet gedraaid worden; dat voor de startbaan 02 de verkeerskring naar rechts dient uitgevoerd te worden en na het opstijgen 25/ rechts wordt gedraaid; dat bij minstens 500 ft hoogte of ter plaatse van het Kattemeuterbos crosswind moet afgedraaid worden; dat deze verkeerskring vooral plaatsvindt boven agrarisch gebied en industriegebied;

Overwegende dat in de uitbatingsvoorwaarden van 2 april 1997 opgelegd door de gemeente Grimbergen gesteld wordt dat de in- en uitvliegroutes moeten plaatsvinden over dunbevolkte en/of geluidsintensieve gebieden; dat in deze voorwaarden ook een maximaal aantal vliegbewegingen van 50.000 per jaar wordt opgelegd; dat voor de lokale scholingsvluchten een uurregeling geldt van 8:00u tot 12:00u en van 13:00u tot 18:00u; dat op zondagen en wettelijke feestdagen enkel navigatievluchten mogen plaatshebben; dat nachtvluchten worden verboden; dat volgens de Vlarembepalingen de nacht wordt gedefinieerd tussen 22.00u en 7.00u; dat helikoptervluchten worden verboden, behoudens voor Search en Rescue, humanitaire doeleinden en occasionele gelegenheden; dat ULM-vluchten verboden zijn; dat ter beperking van de geluidslast een minimum circuithoogte van 900 ft (circa 270 meter) wordt opgelegd; dat operaties moeten beperkt worden tot vliegtuigen met een geluidscertificaat afgeleverd door het Bestuur der Luchtvaart; dat de vliegtuigen die worden ingezet voor plaatselijke scholing moeten worden uitgerust met bijkomende geluidsdempers en dit in overeenstemming met de technische controle van het Bestuur der Luchtvaart;

Overwegende dat het maximale aantal vliegbewegingen van 50.000 per jaar een zeer grote hoeveelheid is voor een recreatief vliegveld; dat de exploitant tijdens een plaatsbezoek van een vertegenwoordiger van de afdeling Milieuvergunningen heeft aangegeven dat een aantal vliegbewegingen van 35.000 zou volstaan; dat het bijgevolg aangewezen is om 50.000 vliegbewegingen in te

perken tot 35.000 vliegbewegingen per jaar; dat dit bijgevolg als bijzondere voorwaarde wordt opgelegd;

Overwegende dat in de bestreden. beslissing als bijzondere voorwaarde werd opgelegd dat de uitbatingsvoorwaarden opgelegd door de gemeente Grimbergen en de Dienst Luchtvaartveiligheid van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur aan het Recreatief Vliegveld Grimbergen onverminderd van toepassing blijven;

Overwegende dat het Recreatief Vliegveld Grimbergen de gebruikers van het vliegveld via hun website meedeelt om indien mogelijk Grimbergen, Beigem, Humbeek en andere dichtbevolkte gebieden te vermijden, evenals de TOTAL-opslag tanks in downwind; dat het bedrijf TOTAL geen SEVESO-bedrijf meer is; dat de in- en uitvliegroutes voor de vliegtuigen niet over dit bedrijf lopen; dat aan de hand van een plannetje op de website de gebieden zijn gearceerd die niet mogen overvlogen worden; dat verder op de website ook vermeld wordt dat voor vermindering van de geluidsoverlast, men met een gereduceerd vermogen binnen 3 Nm rond het vliegveld moet vliegen, voor zover de veiligheid het toelaat; dat op bovenvermeld plannetje aangegeven wordt dat er een spreiding wordt gerealiseerd door het vroegtijdig wegdraaien van de bebouwde kernen; dat dit echter afhankelijk is van de minimumhoogte die het vliegtuig moet bereiken vooraleer te mogen af draaien en dat dit dus afhankelijk is van vliegtuigtype, belading en atmosferische omstandigheden;

Overwegende dat in de praktijk ook in de buurt van de woonkernen met een gereduceerd vermogen wordt gevlogen;

Overwegende dat de woningen van de beroepindieners op ongeveer 1 km gelegen zijn van de perceelsgrenzen van het vliegveld; dat de verkeerskring ongeveer over deze woningen loopt; dat de vliegtuigen ter hoogte van deze woningen op een hoogte van minimum 500 ft vliegen; dat om te landen of om op te stijgen mag afgeweken worden van de minimum veiligheidshoogten voor kruisvlucht (900 ft); dat het in- en uitvliegen van de verkeerskring wel gebeurt op 900 ft;

Overwegende dat rekening houdend met het voorgaande, kan gesteld worden dat er voldoende garanties zijn om de geluidshinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken;

Overwegende dat er 300 m³/j huishoudelijk afvalwater en 100 m³/j bedrijfsafvalwater wordt aangevraagd; dat het huishoudelijk afvalwater afkomstig is van de sanitaire installaties van het vliegveld, van de cafetaria en kleedkamers van de voetbalclub en van de clubs gevestigd in het torengedouw; dat het huishoudelijk afvalwater via verschillende lozingsputten wordt geloosd in de riolering van de Humbeeksesteenweg via een septische put; dat het bedrijfsafvalwater afkomstig is van het wassen van vliegtuigen en van het potentieel verontreinigd hemelwater van de spilvloer (225 m²) voor de nieuw te bouwen verdeelinstallatie voor vliegtuigbrandstof; dat het bedrijfsafvalwater geloosd wordt via een slibvang en een olie- en waterafscheider in de riolering; dat deze momenteel uitmondt in de Maalbeek, maar zal worden aangesloten op de geplande RWZI Grimbergen;

Overwegende dat de hervergunningsaanvraag niet werd ingediend tussen de 18e en 12e maand voor het verval van de bestaande vergunning, maar dat de bestendige deputatie nog tijdig voor het verval van de vergunning een uitspraak heeft gedaan;

Overwegende dat volgens de uitbatingsvoorwaarden, opgelegd door de gemeente Grimbergen op 31 januari 2000, de exploitant verplicht is een verzekering voor burgerlijke aansprakelijkheid af te sluiten;

Overwegende dat de beroepindieners aanhalen dat het een 'uncontrolled airfield' betreft; dat dit betekent dat er geen verkeersleiding aanwezig is; dat het vliegveld wel de nodige pleinoeversten heeft die hun bevoegdheid uit handen

van het Bestuur der Luchtvaart gekregen hebben; dat er steeds een pleinoverste aanwezig is; dat afwijkingen van de vliegcircuits gecontroleerd worden door de controle van de toren van Zaventem;

Overwegende dat de perceelnummers die vergund zijn in de bestreden beslissing niet correct zijn; dat dit nog dient aangepast te worden;

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 milieuvergunningsvoorwaarden, tot een aanvaardbaar niveau kunnen worden beperkt;

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

IV. Regelmatigheid van de rechtspleging

9.1. De tussenkomende partij werpt in haar memorie op dat de verzoeker geen belang heeft bij zijn annulatieberoep omdat hij eertijds heeft nagelaten een beroep tot nietigverklaring in te stellen tegen de uitbatingsvoorwaarden die opgenomen waren in de vergunning die het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Grimbergen op 31 januari 2000 heeft verleend en in de machtiging die het Bestuur van de Luchtvaart op 13 mei 1997 heeft verleend "voor de aanleg en van de technische uitbatingsvoorwaarden voor het privaat luchtvaartterrein te Grimbergen".

9.2. Met het bestreden besluit wordt een vergunning verleend voor de verdere exploitatie en verandering van het vergunningsplichtige luchtvaartterrein te Grimbergen. Zonder het bestreden besluit mag de exploitatie van de betrokken inrichting niet plaatsvinden en het nadeel van de verzoeker als omwonende vindt zijn directe oorzaak in de tenuitvoerlegging van de bestreden milieuvergunning en niet in de exploitatievoorwaarden die los van de milieuvergunning trouwens geen enkele bestaansreden hebben.

De exceptie wordt verworpen.

V. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Standpunt van de partijen

10. De verzoeker ontleent een eerste middel aan de schending van het in artikel 8 van het Europees verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden van 4 november 1950 (hierna : EVRM) opgenomen recht op de eerbiediging van het privé-leven en op de bescherming van de woning, samen met artikel 17 van het internationaal verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten van 19 december 1966 (hierna : BUPO), met het in artikel 22 van de Grondwet opgenomen recht op eerbiediging van het privé-leven en gezinsleven, met het in artikel 23, derde lid, 2/ en 4/, van de Grondwet opgenomen recht op de bescherming van de gezondheid en van een gezond leefmilieu en met de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen (hierna : motiveringswet). Voorts voert hij een schending aan van artikel 17 van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning (hierna : milieuvergunningsdecreet), van artikel 52, 3/, b), van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (hierna : Vlarem I) en van de motiveeringsplicht.

Met betrekking tot de aangevoerde schending van artikel 8 van het EVRM stelt de verzoeker dat dit een grondrecht is met rechtstreekse werking ter bescherming van de fysieke, morele en psychische integriteit van een persoon en het recht ergens te kunnen verblijven zonder milieuhinder. De verzoeker haalt hierbij rechtspraak aan. Hij argumenteert dat lawaaihinder veroorzaakt door vliegtuigverkeer een inbreuk uitmaakt op de grondrechten van de burgers en dat vliegtuigverkeer en geluidsoverlast de oorzaak van ernstige gezondheidsproblemen zijn. Hij haalt verschillende onderzoeken en studies aan betreffende de negatieve effecten van luchthavens en geluidsoverlast op gezondheid en leefmilieu.

De verzoeker stelt verder dat het bestreden besluit op bepaalde van zijn bezwaren in de beroepsprocedure geen afdoende antwoord verstrekt. Zo heeft de verzoeker onder meer ingeroepen dat de milieuvergunning er toe zou leiden dat er een concentratie van het vliegverkeer zou zijn op slechts één - klein - vliegcircuit, wat een overlast buiten proportie voor een kleine groep bewoners zou

veroorzaken, alsook dat men "residential areas" moet vermijden overeenkomstig de "NOTAM-akte van 14 mei 1997", terwijl de vliegtuigen erg laag boven de daken van de omwonenden scheren, wat maakt dat de geluidshinder erg groot is. Het bestreden besluit antwoordt volgens de verzoeker niet op deze bezwaren, gaat voorbij aan andersluidende adviezen, bevat motiveringen die intern tegenstrijdig zijn en het beslissende gedeelte staat haaks op de ontwikkelde argumentatie. Zo brengt het bestreden besluit zelf alle elementen bij die doen besluiten dat het vliegen over woonkernen moet worden vermeden, stelt daarop vast dat in de praktijk wel degelijk over woonkernen wordt gevlogen en ondanks deze vaststelling en de diverse bezwaren die door meerdere personen waren geuit over onder meer ernstige geluidshinder en schending van de privacy, concludeert de verwerende partij toch dat "rekening houdend met het voorgaande, kan gesteld worden dat er voldoende garanties zijn om de geluidshinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken".

11. De verwerende partij antwoordt dat de milieuhinder waar de verzoeker zich vooral op toespitst, voortvloeit uit overmatig geluid van vliegtuigen en de schadelijke emissies van vliegtuigen. In het bestreden besluit zijn bijzondere vergunningsvoorwaarden opgenomen die de geluidshinder voor de omwonenden zoveel mogelijk moeten reduceren, en wordt er verwezen naar de technische uitbatingsvoorwaarden van de luchthaven die zo zijn opgesteld dat de woonwijken zo min mogelijk worden overvlogen en naar de uitbatingsvoorwaarden, opgelegd door de gemeente Grimbergen, die onder meer bepalen wanneer er mag worden gevlogen en die ook drie waarborgen bevatten voor een aanvaardbaar niveau van geluidshinder. Het bestreden besluit verwijst ook naar de website van de tussenkomenende partij waarop aangeduid wordt welke gebieden er niet mogen worden overvlogen en waarop vermeld wordt dat men, voor de vermindering van de geluidsoverlast, "binnen de 3 Nm. rond het vliegveld met een gereduceerd vermogen moet vliegen en dit voor zover de veiligheid dit toelaat". Bijgevolg is volgens de verwerende partij in het bestreden besluit meer dan voldoende rekening gehouden met de mogelijke geluidsoverlast van overvliegende vliegtuigen, is er nagegaan of er voldoende garanties ter plaatse aanwezig zijn opdat de geluidshinder zou kunnen teruggebracht worden tot een aanvaardbaar niveau en zijn er twee bijkomende vergunningsvoorwaarden opgelegd om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de beroepsindieners inzake geluidshinder.

De verwerende partij argumenteert verder dat het vliegveld in kwestie een kleinschalig vliegveld betreft met een baanlengte van 615 meter dat niet kan worden vergeleken met grote luchthavens als Oostende en Zaventem waar

andere milieunormen gelden, zodat de door de verzoeker aangehaalde wetenschappelijke lectuur niet overtuigt.

De verwerende partij stelt voorts dat er geen andersluidende adviezen zijn met wiens aangebrachte argumenten rekening moest worden gehouden. Bovendien voorzien de uitbatingsvoorwaarden, opgelegd door de gemeente Grimbergen, in "een onafhankelijk deontologisch orgaan" dat onder meer toezicht houdt op de handhaving van de hierboven bedoelde waarborgen tegen overmatige geluidshinder met een controlerende, toezichthoudende en sanctionerende functie. Het bestreden besluit kan ook niet worden verweten dat het niet ingaat op argumenten die niet terzake blijken of die niet worden aangetoond door objectief bewijsmateriaal. Ook werden volgens de verwerende partij het voorzorgs- en het gelijkheidsbeginsel in acht genomen.

Ten slotte stelt de verwerende partij dat de twee "zogenaamde tegenstrijdige" motieven in elkaars logisch verlengde liggen aangezien het bestreden besluit er inderdaad van uitgaat dat er zoveel mogelijk moet worden vermeden om boven woonkernen te vliegen, dat "de verkeerskringen (...) ook in die zin (zijn) uitgetekend" en dat, voor zover er toch over een woonkern moet worden gevlogen, het bestreden besluit vaststelt dat de piloten dit de facto doen met een gereduceerd vermogen om de hinder voor de omwonenden te vermijden.

12. De verzoeker repliceert dat de hinder van de vliegtuigen die op zeer lage hoogte heel frequent overvliegen onduelbaar en schadelijk is, ook wanneer dit overdag gebeurt en dat, gelet op het recreatief karakter van de luchthaven, er meer vluchten op zonnige en vrije dagen zijn, wat een impact heeft op de kwaliteit van zijn gezinsleven. De tweede vergunningsvoorwaarde is geen tegemoetkoming aangezien op dit ogenblik maximaal slechts 25.000 vliegbewegingen toegestaan zijn. De minimum circuithoogte van 270 meter is al laag en zelfs niet van toepassing voor de verzoeker omdat hij zich binnen de vluchtomloop bevindt op de plaats waar de vliegtuigen opstijgen en landen. De twee overige aangehaalde waarborgen, betreffende het geluidscertificaat en de geluidsdempers, bieden evenmin bescherming tegen de hinder en hun bestaan wordt door de verwerende partij niet bewezen. Doordat de vluchtomloop dwars door de woonwijk "Nieuwe Borgt" snijdt en doordat slechts één kleine kring is toegestaan, krijgt een gering aantal mensen een "enorme overlast" te verduren.

Verder repliceert de verzoeker dat het onredelijk is te stellen dat wetenschappelijke lectuur zijn wetenschappelijke waarde verliest enkel en alleen omdat de studie niet uitgevoerd is ten aanzien van de luchthaven van Grimbergen. Geen van de door de verzoeker aangehaalde voorbeelden worden weerlegd door de verwerende partij. Het achteraf aanhalen van een deontologische commissie heeft niets te maken met het formeel beantwoorden van bezwaren.

13. De tussenkomende partij betoogt in haar memorie dat de verzoeker in zijn verzoekschrift geen voldoende duidelijke omschrijving geeft van de wijze waarop regels of beginselen door het bestreden besluit geschonden zouden zijn en dat het volstaat dat het bestreden besluit duidelijk de redenen doet kennen die haar verantwoorden en waaruit kan worden afgeleid waarom de in beroep opgeworpen bezwaren niet werden aangenomen. De tussenkomende partij stipt bijkomend aan dat de vliegtuigen op Grimbergen moeten beschikken over een geluidscertificaat conform de bepalingen vervat in de "ICAO-reglementering" en dat de opleiding wordt gegeven conform de bepalingen van de "circulaire FCL-7 betreffende het programma van de theoretische en de vliegopleiding PPL(A)".

14. De verzoeker stelt in zijn laatste memorie dat de beperkingen die in de exploitatievoorwaarden worden opgelegd een beperkte relevantie hebben en dat uit het feit dat er slechts één circuit is en dat dit effectief over de woonwijk "Nieuwe Borgt" gaat, volgt dat men zeer bewust over deze woonwijk gaat, terwijl er op geen enkele manier wordt aangegeven dat er geen enkel alternatief was.

Beoordeling

15.1. Het door de verzoeker ingeroepen artikel 23 van de Grondwet heeft geen directe werking met betrekking tot de toetsing van een individueel milieuvergunningsbesluit, zodat particulieren er geen subjectieve rechten uit kunnen putten.

Wat de overige grondrechten betreft, moet uit de beslissing over een milieuvergunningsaanvraag blijken dat de vergunningverlenende overheid in de uitoefening van haar discretionaire bevoegdheid aandacht heeft gehad voor de bescherming van de mens en het leefmilieu en dat zij bij het nemen van een beslissing over de aanvraag een billijk evenwicht in acht heeft genomen tussen de bij de zaak betrokken belangen.

Het voorwerp van de aanvraag betreft te dezen een veeleer kleinschalig vliegveld dat voornamelijk gebruikt wordt voor recreatieve vluchten met relatief kleine toestellen. De vergunde inrichting is niet vergelijkbaar met een grote internationale luchthaven. In de mate dat de verzoeker zich met het eerste middel steunt op het debat over de nachtvluchten en de spreiding van de geluidshinder afkomstig van de nationale luchthaven te Zaventem, maakt hij volledig abstractie van de concrete kenmerken van de vergunde inrichting. De in dat verband aangehaalde rechtspraak is niet relevant om te dezen tot een schending van de grondrechten van de verzoeker te doen besluiten. De door de verzoeker neergelegde studies zijn eveneens irrelevant omdat deze betrekking hebben op nachtvluchten en grote luchthavens terwijl het bestreden besluit nachtvluchten verbiedt en het in de onderhavige betwisting een kleinschalig vliegveld betreft.

Voorts is de bestreden milieuvergunning verleend onder de naleving van een reeks bijzondere exploitatievoorwaarden die meebrengen dat een aantal luidruchtige types van vliegtuigtoestellen zoals zogenaamde ULM's en helikopters worden uitgesloten, dat het totaal aantal jaarlijkse vliegbewegingen wordt beperkt tot maximaal 35.000, dat de openingstijden van het vliegveld zijn vastgesteld van 8.00 u tot 22.00 u (voor de zomermaanden) en van zonsopgang tot zonsondergang (voor de kortere wintermaanden), dat voor lokale scholingsvluchten een bijzondere uurregeling geldt van 8.00 u tot 12.00 u en van 13.00 u tot 18.00 u, dat op zondagen en wettelijke feestdagen enkel navigatievluchten mogen plaatsvinden, dat nachtvluchten verboden zijn, dat de vliegtuigen een verkeerscircuit meten volgen waarbij residentiële gebieden zo veel als mogelijk worden vermeden, dat ter beperking van de geluidshinder een minimumcircuithoogte van 900 feet (circa 270 meter) wordt opgelegd, dat de operaties worden beperkt tot vliegtuigen met een geluidscertificaat dat is afgeleverd door het Bestuur van de Luchtvaart en dat de scholingsvliegtuigen moeten uitgerust zijn met bijkomende geluidsdempers in overeenstemming met de technische controle van het Bestuur van de Luchtvaart.

Hieruit volgt dat de vergunningverlenende overheid via de naleving van verscheidene bijzondere voorwaarden heeft gezocht naar een billijk evenwicht tussen de belangen van de exploitant aan de ene kant en deze van de omwonenden aan de andere kant. Het komt niet aan de Raad van State toe zich terzake in de plaats van de vergunningverlenende overheid te stellen, temeer omdat de verzoeker niet aantoonde dat de verwerende partij haar beoordelingsbevoegdheid op een kennelijk onredelijke wijze heeft uitgeoefend.

15.2. De belangrijkste bestaansreden van de motiveringsplicht, opgelegd door de motiveringswet, is erin gelegen dat de betrokken bestuursde in de hem aanbelangende beslissing zelf de motieven moet kunnen aantreffen op grond waarvan de beslissing werd genomen. Om aan de vereiste van de formele motiveringsplicht te voldoen, is het onder meer noodzakelijk dat de beslissing duidelijk de redenen doet kennen die haar verantwoorden en waaruit kan worden afgeleid waarom de in beroep verdedigde stellingen niet worden aangenomen. De formele motiveringsplicht houdt niet als zodanig in dat een antwoord moet worden gegeven op elk van de in beroep aangevoerde bezwaren.

Inzake de bewering van de verzoeker dat niet werd geantwoord op zijn bezwaar over de afwezigheid van geluidshindermetingen, terwijl die wel voorhanden zijn voor de exploitatie van andere vliegvelden zoals Zaventem en Oostende, kan worden verwezen naar de hiernavolgende overweging in het bestreden besluit :

"Overwegende dat in de Europese Richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 bepaald wordt dat strategische geluidsbelastingkaarten moeten opgesteld worden voor belangrijke luchthavens; dat in deze richtlijn 'belangrijke luchthaven' als volgt wordt gedefinieerd : 'burgerluchthaven, als aangeduid door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden (zowel opstijgen en landen zijn bewegingen), met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen'; dat kan gesteld worden dat het betreffende vliegveld geen belangrijke luchthaven is, dus dat geen strategische geluidsbelastingkaarten dienen te worden opgesteld".

Aldus werd verzoekers bezwaar beantwoord. De deugdelijkheid van dat antwoord wordt niet betwist.

Wat de aangevoerde schending van de grondrechten betreft, is het afwegingsproces van alle bij de zaak betrokken belangen voldoende tot uiting gebracht in de motivering van het bestreden besluit.

Met betrekking tot het voorzorgsbeginsel dat in het beroepschrift van de verzoeker in verband wordt gebracht met het gegeven dat de vliegtuigen "rakelings langs de opslagplaatsen van de firma TOTAL" scheren, antwoordt het bestreden besluit dat "het bedrijf TOTAL geen SEVESO-bedrijf meer is" en dat "de in- en uitvliegroutes voor de vliegtuigen niet over dit bedrijf lopen".

Ook het bezwaar van de verzoeker omtrent de "concentratie van het vliegverkeer" wordt in het bestreden besluit uitdrukkelijk beantwoord als volgt:

"Overwegende dat de uitbatingsvoorwaarden van bovenvermelde machtiging zo zijn opgesteld dat woonwijken zo min mogelijk overvlogen worden; dat er op die manier is bepaald dat de verkeerskringen voor de startbaan 20 naar links uitgevoerd worden en na het opstijgen 25/ links moet gedraaid worden om een residentiële zone te vermijden; dat bij minstens 500 ft (circa 150 meter) hoogte crosswind moet gedraaid worden; dat voor de startbaan 02 de verkeerskring naar rechts dient uitgevoerd te worden en na het opstijgen 25/ rechts wordt gedraaid; dat bij minstens 500 ft hoogte of ter plaatse van het Kattemeuterbos crosswind moet afgedraaid worden; dat deze verkeerskring vooral plaatsvindt boven agrarisch gebied en industriegebied".

Bovendien wordt met betrekking tot het vliegverkeer dat plaatsvindt boven de woning van onder meer de verzoeker het volgende overwogen:

"Overwegende dat de woningen van de beroepindieners op ongeveer 1 km gelegen zijn van de perceelsgrenzen van het vliegveld; dat de verkeerskring ongeveer over deze woningen loopt; dat de vliegtuigen ter hoogte van deze woningen op een hoogte van minimum 500 ft vliegen; dat om te landen of om op te stijgen mag afgeweken worden van de minimum veiligheidshoogten voor kruisvlucht (900 ft); dat het in- en uitvliegen van de verkeerskring wel gebeurt op 900 ft".

In de volgende middelen brengt de verzoeker een inhoudelijke kritiek uit op de bovenstaande motieven. Bijgevolg is aan de formele motiveringsplicht tegemoet gekomen.

15.3. In het bestreden besluit wordt overwogen dat de uitbatingsvoorwaarden van de door het Bestuur van de Luchtvaart verleende machtiging zo zijn opgesteld dat woonwijken "zo min mogelijk" overvlogen worden en dat de verkeerskring "vooral" plaatsvindt boven agrarisch - en industriegebied. Verder wordt in het bestreden besluit overwogen dat de woningen van de beroepsindieners, waaronder deze van de verzoeker, gelegen zijn op ongeveer één kilometer van de perceelsgrenzen van het vliegveld en dat "de verkeerskring ongeveer over deze woningen loopt".

Van een tegenstrijdigheid in deze overwegingen is geen sprake aangezien nergens in het bestreden besluit wordt gesteld dat geen enkele woonwijk overvlogen wordt maar wel dat de aan- en afvliegroutes zo opgesteld zijn dat woonwijken "zo min mogelijk" overvlogen worden. De vaststelling dat de woonwijk van de verzoeker effectief overvlogen wordt, is volledig verenigbaar met de

vaststelling dat de vliegtuigen voornamelijk vliegen boven agrarisch - en industriegebied terwijl dat zo min mogelijk het geval is voor woonwijken.

In het bestreden besluit wordt geconcludeerd dat "rekening houdend met het voorgaande, kan gesteld worden dat er voldoende garanties zijn om de geluidshinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken". In zoverre de verzoeker beweert niet te begrijpen op grond van welke "voorgaande" motieven tot de gestelde conclusie wordt gekomen, kan worden volstaan met een verwijzing naar de motieven die opgesomd worden bij het onderzoek van de mogelijke aantasting van verzoekers grondrechten.

Het eerste middel is in al zijn onderdelen ongegrond.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

16. In een tweede middel voert de verzoeker de schending aan van het voorzorgsbeginsel aangezien het bestreden besluit geen rekening houdt met de reeds vernoemde wetenschappelijke studies. In het bestreden besluit is geen poging terug te vinden om de risico's voor de gezondheid van de bevolking en voor het leefmilieu terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau. De exploitatie van een vliegveld brengt rechtstreeks hinder met zich mee voor de omwonenden aangezien zij in de onmiddellijke nabijheid wonen. De risico's voor de geluidshinder van deze inrichting kunnen absoluut niet tot een aanvaardbaar niveau beperkt worden.

Met betrekking tot de vliegroutes van de vliegtuigen van het vliegveld te Gimbergen stelt de verzoeker dat de verwerende partij het voorzorgsbeginsel geschonden heeft doordat de enige luchtverkeerskring rakelings langs de opslagplaatsen van de firma Total scheert.

De verzoeker is van oordeel dat het voorzorgsbeginsel, onder meer, vervat is in artikel 2, § 5, van het verdrag inzake de bescherming en het gebruik van grensoverschrijdende waterlopen en internationale meren van 17 maart 1992 (hierna : verdrag van Helsinki), in "principe" 15 van de verklaring van Rio de Janeiro inzake milieu en ontwikkeling van 13 juni 1992 (hierna : verklaring van Rio) en in de resolutie van de Raad van 4 december 2000 inzake het voorzorgsbeginsel (hierna : resolutie inzake het voorzorgsbeginsel).

17. De verwerende partij antwoordt dat het bestreden besluit de nodige waarborgen bevat voor de verzoeker en alle andere omwonenden opdat de impact vanwege de luchthaven op hun gezondheid en leefmilieu zo gering mogelijk zou zijn. Dit geldt ook voor het argument inzake de overmatige geluidshinder. De argumentatie gesteund op wetenschappelijke lectuur is volgens haar irrelevant omdat zij enkel betrekking heeft op grote luchthavens terwijl de luchthaven in kwestie een kleinschalig vliegveld is met een baanlengte van 615 meter. Uit het advies van de afdeling Milieuvergunningen van 7 februari 2005 blijkt dat het bedrijf Total geen Seveso-bedrijf meer is. Total zal zijn opslagactiviteiten stopzetten.

18. De verzoeker repliceert dat het gegeven dat het te dezen gaat om een kleine luchthaven, de vergunningverlenende overheid er niet van ontslaat het voorzorgsbeginsel in acht te nemen. Het feit dat het bedrijf Total geen opslagcapaciteit meer heeft, is volgens hem niet relevant. De verwerende partij heeft gekozen voor een concentratiemodel van de vliegbewegingen in plaats van een spreidingsmodel en heeft er dus niet voor gekozen om uit voorzorg woonzones te vermijden.

19. De tussenkomenende partij betoogt in hoofddoorde dat de door de verzoeker aangehaalde verdragen en de resolutie geen directe werking hebben zodat de schending ervan niet kan worden ingeroepen en dat deze verdragen en de resolutie slechts een algemeen engagement inhouden. Daarenboven is het voor de tussenkomenende partij onmogelijk om, op basis van de uitwerking van het tweede middel door de verzoeker, uit te maken hoe de verzoeker, concreet en toegepast op zijn eigen specifieke situatie, de schending van deze voormelde verdragen en de resolutie door de verwerende partij ziet zodat de tussenkomenende partij zich onmogelijk afdoende kan verweren. Bij gebreke aan een voldoende duidelijke omschrijving van de wijze waarop regels en beginselen geschonden zijn, is het tweede middel volgens de tussenkomenende partij onontvankelijk, minstens ongegrond. In ondergeschikte orde geeft de tussenkomenende partij een gelijkaardige argumentatie als de verwerende partij.

Beoordeling

20. Wat de aangevoerde schending van het voorzorgsbeginsel op grond van het verdrag van Helsinki en de verklaring van Rio betreft, toont de verzoeker niet aan dat het voormelde beginsel een directe werking heeft in de Belgische rechtsorde. In zoverre met betrekking tot hetzelfde beginsel verwezen wordt naar de resolutie inzake het voorzorgsbeginsel, houdt het ingeroepen

voorzorgsbeginsel geen afdwingbare regelen in, doch enkel een algemeen principe dat nader moet worden uitgewerkt in direct afdwingbare normen. Het door de verzoeker ingeroepen voorzorgsbeginsel heeft geen zodanig verregaande draagwijdte dat de milieuvergunning voor elke activiteit die een negatieve weerslag heeft op de mens en het leefmilieu moet worden geweigerd.

Uit de bespreking van het eerste middel blijkt dat de verwerende partij wel degelijk rekening heeft gehouden met de hinderlijkheid van het vergunde vliegterrein en dat, om de hinder binnen aanvaardbare perken te houden, de vergunning afhankelijk wordt gesteld van de naleving van een reeks bijzondere voorwaarden. Aldus blijkt dat de verwerende partij haar beoordelingsbevoegdheid ten volle heeft uitgeoefend, hetgeen er concreet op neerkomt dat de vergunningverlenende overheid, rekening houdend met alle concrete gegevens van de zaak en de erbij betrokken uiteenlopende belangen, de hinder en de risico's voor de mens en het leefmilieu heeft onderzocht en dat ze, rekening houdend met de precieze bevindingen van dat onderzoek, de passende eindconclusies heeft getrokken.

Met betrekking tot mogelijke schadelijke effecten op de gezondheid en het leefmilieu baseert de verzoeker zijn kritiek op studies en onderzoeken waarvan reeds bij de bespreking van het eerste middel is gebleken dat zij te dezen niet relevant zijn. Een schending van het voorzorgsbeginsel, zoals gedefinieerd door de verzoeker zelf, wordt derhalve niet aangetoond.

Inzake verzoekers bezwaren over het feit dat het vliegverkeer geconcentreerd wordt in één verkeerskring, wordt verwezen naar de bespreking van het eerste en het derde middel. Ten slotte wordt de motivering van het bestreden besluit dat "het bedrijf Total geen Seveso-bedrijf meer is", door de verzoeker niet tegengesproken, zodat aan de verwerende partij onmogelijk een gebrek aan "voorzorg" voor eventuele schadegevallen kan worden verweten.

Het tweede middel is bijgevolg niet gegrond.

C. Derde middel

Standpunt van de partijen

21. In een derde middel voert de verzoeker de schending aan van het grondwettelijk gelijkheids- en non-discriminatiebeginsel, samen met artikel 23, derde lid, 2/ en 4/, van de Grondwet.

De verzoeker stelt dat alle Belgen gelijk zijn voor de lasten die zij in het kader van het algemeen belang moeten dulden. Indien de overheid bepaalde burgers een groter aandeel van de lasten oplegt, moet zij dit verantwoorden. De verzoeker stelt hierbij dat hem als omwonende van het vliegveld te Grimbergen een naar evenredigheid veel grotere last wordt opgelegd dan de gemiddelde burger. De overheid heeft ook de plicht op gelijke wijze het recht op de bescherming van de gezondheid en het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu zoals voorzien in artikel 23, derde lid, 2/ en 4/, van de Grondwet aan alle burgers te verzekeren. De verwerende partij biedt volgens hem hiervoor geen argumenten en negeert zijn bemerkingen in zijn beroepschrift bij het nemen van het bestreden besluit.

22. De verwerende partij antwoordt dat op de luchthaven te Grimbergen geen nachtvluchten uitgevoerd worden zodat het debat hieromtrent te dezen irrelevant is. De vluchtomloop in kwestie is opgelegd, waarbij rekening werd gehouden met de grote luchthaven Brussel-Nationaal te Zaventem. Deze vluchtomloop heeft een maximale grootte en bevindt zich boven het minst dichtbevolkte gebied. Bovendien wordt er in de mate van het mogelijke een lichte vorm van spreiding toegepast, vliegen de landende vliegtuigen met een verminderd vermogen en zijn er door de aanvrager, om een beeld te hebben van de geluidshinder, zelf momentmetingen uitgevoerd die geen "zwarte punten" opleverden.

23. De verzoeker repliceert dat het landen met een verminderd motorvermogen geen afbreuk doet aan het feit dat alle vliegverkeer geconcentreerd verloopt. De verwerende partij spreekt van hinderreducerende maatregelen zonder die maatregelen te concretiseren. De bewering dat het vluchtverloop verband houdt met het drukke vliegverkeer boven Zaventem wordt niet bewezen en zelfs indien dat het geval zou zijn, had het een motief kunnen zijn om de milieuvergunning te weigeren in "plaats van te kiezen voor een kleine vluchtomloop". Ten slotte is het debat omtrent de nationale luchthaven van Zaventem wel degelijk relevant omdat

ook in de voorliggende zaak "slechts een bepaald deel van de omwonenden overvlogen wordt en de andere bewoners in het geheel niet".

24. De tussenkomende partij argumenteert dat opdat een mogelijke schending van het gelijkheidsbeginsel zou kunnen worden onderzocht, het moet gaan om personen, situaties en verhoudingen die in voldoende mate vergelijkbaar zijn. Het is onduidelijk wat de verzoeker bedoelt met de "gemiddelde burger" zodat de vergelijkbaarheidstoets niet concreet kan plaatsvinden bij gebreke aan verduidelijking door de verzoeker. De genomen maatregel is redelijk verantwoord doordat de kwetsieuze vluchtomloop een bestaansreden vindt in het regelen van het drukke vliegverkeer boven de luchthaven van Zaventem. In het bestreden besluit worden een reeks maatregelen genomen om de hinder zoveel mogelijk te beperken en is geen kennelijk onredelijke regelgeving te bespeuren. Het bestreden besluit creëert geen ongelijkheid of discriminatie voor de verzoeker en geeft afdoende garanties aan de verzoeker en andere omwonenden. Er werd rekening gehouden met een billijk evenwicht dat werd tot stand gebracht tussen de belangen van de verzoeker en die van de maatschappij in haar geheel waarbij de verwerende partij over een beoordelingsmarge beschikt om te bepalen welke maatregelen moeten worden genomen, in het bijzonder wanneer men met de uitbating van het vliegveld te Grimbergen een wettig doel nastreeft en men al de eventuele negatieve gevolgen daarvan voor het milieu niet volledig kan uitsluiten. De geluidshinder bereikt ten gevolge van alle voornoemde genomen maatregelen geen ondraaglijk niveau.

25. De verzoeker stelt in zijn laatste memorie dat niet zo weinig mogelijk omwonenden worden gehinderd aangezien er bewust boven de woonwijk "Nieuwe Borgt" wordt gevlogen en er een te grote concentratie is. Het is dan ook kennelijk onredelijk om enerzijds te stellen dat de vliegroutes moeten plaatsvinden over dunbevolkte - en/of geluidsintensieve gebieden en anderzijds de vliegroutes zo te maken dat ze geconcentreerd zijn en elke keer opnieuw over de bewuste woonwijk vliegen. Dat het over een klein vliegveld met een beperkte route gaat, maakt dat er heel vaak over dezelfde plaatsen wordt gevlogen.

Beoordeling

26. Het bestreden besluit is afhankelijk gesteld van de naleving van onder meer de volgende bijzondere voorwaarde : "De in- en uitvliegroutes moeten plaatsvinden over dunbevolkte en/of geluidsintensieve gebieden (vb. Ring, industriezones)".

De exploitatie van het betrokken vliegveld is tevens onderworpen aan de voorwaarden van de machtiging die het Bestuur van de Luchtvaart op 13 mei 1997 heeft verleend. Met betrekking tot de vliegroutes wordt in de voornoemde machtiging het volgende bepaald :

- "3.7. De verkeerskringen moeten voor de startbaan 20, naar links uitgevoerd worden en na het opstijgen moet 25/ links gedraaid worden om een residentiële zone te vermijden. Bij minstens 500 ft hoogte moet crosswind gedraaid worden.
Voor de startbaan 02 moet de verkeerskring naar rechts uitgevoerd worden. Na het opstijgen wordt 25/ rechts gedraaid. Bij minstens 500 ft hoogte of ter plaatse van het Kattemeuterbos moet crosswind afgedraaid worden.
De hoogte van de verkeerskring bedraagt 800 ft/AGL.
- 3.8. Het in de verkeerskring invliegen gebeurt uit de sector noord tussen Wolvertem-Londerzeel radiomast en Kapelle-o-d-Bos met als merklijnen de spoorweg Mechelen-Dendermonde en het zeekanaal Brussel-Willebroek.
Uitvliegen gebeurt in dezelfde sector, vanuit extended LH downwind (baan 20) ten noorden van Humbeek-dorp.
De invliegstrook richting zuid loopt westelijk langsheen het kanaal Brussel-Willebroek om op deze wijze boven het vliegveld te komen op 800 ft ter verificatie van het seinveld dat zich mid-runway oostelijk van de baan 02/20 bevindt. Na verificatie wordt oostelijk gedraaid richting koeltorens op 800 ft om vanaf daar de rugwindbaan in te draaien voor de in gebruik zijnde baan. Base leg wordt respectievelijk gevolgen vanaf de grens van het Kattemeuterbos (baan 20) of de bocht in het kanaal (baan 02). In het zuiden is de uiterste begrenzing voor de verkeerskring, de provinciale weg Vilvoorde-Aalst.
Behoudens het opstijgen zullen alle vluchten binnen een straal van 3 nm van het ARP van EBGB zullen gebeuren aan een trage kruissnelheid, met beperkt vermogen".

De verzoeker gaat er volledig aan voorbij dat de bekritiseerde concentratie voortvloeit uit de verkeerskringen zoals ze zijn vastgesteld in de machtiging van het Bestuur van de Luchtvaart van 13 mei 1997. Bijgevolg is de grief van de verzoeker in werkelijkheid gericht tegen de machtiging van het Bestuur van de Luchtvaart die echter niet het voorwerp vormt van voorliggend geding. Het bestreden besluit verwijst weliswaar naar de bedoelde voorwaarden maar de nietigverklaring van het bestreden besluit brengt niet de vernietiging van de niet-aangevochten machtiging van 13 mei 1997 met zich mee.

Ten overvloede moet worden vastgesteld dat de keuze tussen een model waarbij de hinder geconcentreerd wordt op zones met een geringe bevolkingsdichtheid - dit is het concentratiemodel - en een model waarbij de hinder zoveel mogelijk gespreid wordt over alle inwoners in de buurt van de luchthaven - dit is het spreidingsmodel - een zaak van opportuniteit is. Het komt niet aan de Raad van State

toe zich te mengen in de keuze van het bestuur tenzij deze kennelijk onredelijk zou zijn.

De verzoeker brengt geen argumenten aan die er van doen overtuigen dat de keuze voor een enige aan- en afvliegroute kennelijk onredelijk zou zijn, temeer omdat het te dezen gaat over een vliegveld met één start- en landingsbaan van 615 meter. Bij de vaststelling van de vliegroutes van en naar een lokaal vliegveld heeft de verwerende partij terecht rekening gehouden met veiligheidsaspecten, zeker in de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Daarenboven wordt in het bestreden besluit het volgende overwogen :

"Overwegende dat de uitbatingsvoorwaarden van bovenvermelde machtiging zo zijn opgesteld dat woonwijken zo min mogelijk overvlogen worden; dat er op die manier is bepaald dat de verkeerskringen voor de startbaan 20 naar links uitgevoerd worden en na het opstijgen 25/ links moet gedraaid worden om een residentiële zone te vermijden; dat bij minstens 500 ft (circa 150 meter) hoogte crosswind moet gedraaid worden; dat voor de startbaan 02 de verkeerskring naar rechts dient uitgevoerd te worden en na het opstijgen 25/ rechts wordt gedraaid; dat bij minstens 500 ft hoogte of ter plaatse van het Kattemeuterbos crosswind moet afgedraaid worden; dat deze verkeerskring vooral plaatsvindt boven agrarisch gebied en industriegebied".

Aldus wordt in het bestreden besluit aangegeven dat de vliegbewegingen voornamelijk plaatsvinden boven gebieden die niet tot woongebied bestemd zijn en dat het aantal gehinderden zoveel als mogelijk wordt beperkt. De overheid streeft een legitiem doel na wanneer zij het vliegverkeer rondom een vliegveld zo regelt dat zo weinig mogelijk omwonenden worden gehinderd.

In zoverre de verzoeker zich erover beklagt dat de overlast die hij ondervindt veel groter is in vergelijking met anderen, wordt het in rechte vereiste verband van evenredigheid tussen het aangewende middel en het beoogde doel niet geschonden. De verzoeker maakt immers niet aannemelijk dat de hinder die hij op zijn woonplaats ondervindt buitensporig is, rekening houdend met het gegeven dat de hinder van het betwiste recreatieve vliegveld niet kan worden gelijkgesteld met de hinder die uitgaat van een internationale of een belangrijke regionale luchthaven, alleen al op grond van de frequentie van het vliegverkeer en de aard en de kenmerken van de vliegtuigen. Bovendien kan dit aspect niet los gezien worden van de in het bestreden besluit opgelegde bijzondere vergunningsvoorwaarden waarbij het aantal vliegbewegingen beperkt wordt tot 35.000 per jaar, nachtvluchten

verboden worden, een bijzondere regeling is uitgewerkt voor het vliegen op zon- en wettelijke feestdagen, vluchten met luidruchtige toestellen zoals helikopters en ULM's verboden zijn, een minimum circuithoogte van 900 feet wordt opgelegd en ten slotte de vliegtuigen die gebruikt worden voor scholingsdoeleinden met bijkomende geluidsdempers moeten worden uitgerust.

De verzoeker toont niet op afdoende wijze een schending van het evenredigheidsbeginsel aan door de loutere verwijzing naar rechtspraak die betrekking heeft op de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Het derde middel is ongegrond.

D. Vierde middel

Standpunt van de partijen

27. In een vierde middel voert de verzoeker de schending aan van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse, vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 maart 1977 (hierna : gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse), samen met artikel 16 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen (hierna : inrichtingsbesluit).

Hij betoogt hierbij dat het vliegterrein in hoofdzaak gebruikt wordt door vliegclubs die opleidingen tot piloot aanbieden en dat zulks geen recreatieve maar een louter "professionele" activiteit is die niet verenigbaar is met de recreatieve functie van het gebied.

28. De verwerende partij citeert het gunstig advies van de afdeling Stedenbouwkundige Vergunningen van 3 februari 2005 :

"De gevraagde zaken zijn ofwel niet van stedenbouwkundige aard ofwel staan ze in functie van de recreatieve functie van het vliegveld. Vermits de aanvraag verenigbaar is met de gewestplandirectieven wordt een gunstig (advies) verleend."

De verwerende partij stelt dat de opleidingen, waarnaar de verzoeker verwijst, enkel tot doel hebben de leerlingen op te leiden tot het niveau van privé-piloot en dus voorzien in het aanleren van een recreatieve bezigheid. Een

opleiding tot beroepspiloot wordt op de luchthaven van Grimbergen niet aangeboden omdat de faciliteiten daartoe niet aanwezig zijn.

29. De verzoeker repliceert dat een opleiding tot privé-piloot gepaard gaat met "omvangrijke kosten" die een gemiddelde recreatieve activiteit overstijgen, wat op zijn minst een aanwijzing is van een professionele activiteit.

30. De tussenkommende partij stelt dat een opleiding voor een professionele vergunning van vliegtuigbestuurder uitsluitend kan worden gegeven door een "Flight Training Organisation", een organisme dat goedgekeurd is door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart terwijl noch de tussenkommende partij, noch de twee aanwezige clubs beschikken over een dergelijke erkenning, doch uitsluitend een opleiding tot privaat piloot geven en hiervoor geregistreerd zijn bij de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart als "Registered Facilities". Een doorgedreven professionele opleiding is uitgesloten omdat een kleinschalig vliegveld zoals Grimbergen met een landingsbaan in gras van slechts 615 meter hiervoor niet geschikt is en de infrastructuur van het vliegveld over geen naderings- of landingsapparatuur beschikt om een dergelijke opleiding te kunnen geven.

Beoordeling

31. Het vergunde luchtvaartterrein is gelegen op percelen die volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse bestemd zijn tot gebied voor dagrecreatie. In het bestreden besluit wordt de exploitatie verenigbaar geacht met de toepasselijke ruimtelijke en stedenbouwkundige voorschriften.

De verzoeker betwist het recreatief karakter van de inrichting omdat het vliegveld ook gebruikt wordt voor de "opleiding van piloten" hetgeen een "professionele" activiteit zou zijn.

Het gegeven dat om een bepaalde recreatieve activiteit te kunnen beoefenen een gespecialiseerde opleiding vereist is, ontnemt aan de betrokken activiteit niet haar recreatief karakter. De kosten die de uitoefening van een recreatieve activiteit met zich meebrengen voor de recreant, zijn evenmin relevant. Artikel 16 van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse sluit "dure" vormen van recreatie ten andere niet uit.

De verzoeker brengt geen concreet gegeven bij waardoor wordt aangetoond dat de bedoelde vlieglessen kaderen in een opleiding tot beroepspiloot.

Het vierde middel is ongegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoeker wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op 175 euro.

De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 125 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van vijftien oktober tweeduizend en negen, door de Raad van State, VIIe kamer, samengesteld uit:

Luc Hellin,	kamervoorzitter,
André Vandendriessche,	kamervoorzitter,
Eric Brewaeys,	staatsraad,
met bijstand van	
Dieter Decock,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Dieter Decock

Luc Hellin