Nederlandse tekst (titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973)

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE

A R R E S T

Nr. 101.579 van 6 december 2001

A. 100.868/XIII-2061

In zake:

1. **de vereniging zonder winstoogmerk, Association des riverains et habitants des communes proches de l'aéroport de Charleroi-Gosselies,** afgekort als "**ARAC**",
2. **PAGE** Bernard,
3. **TONDEUR** Alain,

die alle woonplaats hebben gekozen bij
Mr. Alain LEBRUN, advocaat,
rue du Ruisseau 55
4000 Luik,

tegen:

het Waals Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering,

dat woonplaats heeft gekozen bij
Mr. Pierre LAMBERT, advocaat,
Defrélaan 19
1180 Brussel.

Tussenkomende partij :

de naamloze vennootschap BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, afgekort als "**BSCA**",

die woonplaats heeft gekozen bij
Mr. Bénédicte HENDRICKX, advocaat,
Defrélaan 19
1180 Brussel.

A. 104.002/XIII-2167

In zake: **SALA** Rosa,
die woonplaats heeft gekozen bij
Mr. Alain LEBRUN, advocaat,
rue du Ruisseau 55
4000 Luik,

tegen:

het Waals Gewest,
vertegenwoordigd door zijn Regering,

dat woonplaats heeft gekozen bij
Mr. Pierre LAMBERT, advocaat,
Defrélaan 19
1180 Brussel.

**DE WND. VOORZITTER VAN DE XIIIe KAMER,
RECHTSPREKEND IN KORT GEDING,**

Gezien de vordering die de vereniging zonder winstoogmerk Association des riverains et habitants de communes proches de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, afgekort als ARAC, Bernard PAGE en Alain TONDEUR op 26 februari 2001 hebben ingesteld met het oog op de schorsing van de tenuitvoerlegging van het besluit van de Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu van 15 november 2000 waarbij aan de heer D. DE SMET, hoofdingenieur-directeur van bruggen en wegen te Charleroi, een stedenbouwkundige vergunning wordt afgegeven die hoofdzakelijk betrekking heeft op de verlenging van baan 07/25 van de luchthaven van Charleroi-Gosselies, om de lengte ervan van 2.500 op 3.400 meter te brengen (kenm. B 52011/00.8) (zaak A. 100.868/XIII-2061);

Gezien het op dezelfde dag ingediende verzoekschrift, waarbij dezelfde verzoekende partijen de nietigverklaring van dezelfde handeling vorderen;

Gezien het op 16 maart 2001 ingediende verzoekschrift, waarbij de naamloze vennootschap BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, afgekort als "BSCA", vraagt om als tussenkomende partij te mogen optreden in het kort geding (zaak A. 100.868/XIII-2061);

Gezien de vordering die Rosa SALA op 30 april 2001 heeft ingesteld met het oog op de schorsing van de tenuitvoerlegging van de voormelde stedenbouwkundige vergunning van 15 november 2000 (zaak A. 104.002/XIII-2167);

Gezien het op dezelfde dag ingediende verzoekschrift, waarbij dezelfde verzoekster de nietigverklaring van diezelfde handeling vordert;

Gezien de nota met opmerkingen en het administratief dossier van de verwerende partij;

Gezien het verslag van de heer KOVALOVSZKY, eerste auditeur bij de Raad van State;

Gelet op de beschikkingen van 8 november 2001, waarbij wordt bepaald dat de zaken voorkomen op de terechtzitting van 20 november 2001 om 10 uur;

Gelet op de kennisgeving aan de partijen van de beschikkingen tot vaststelling van de rechtsdag en van het verslag;

Gehoord het verslag van de heer DAOUT, staatsraad;

Gehoord de opmerkingen van verzoeker Bernard PAGE en van Mr. D. BRUSSELMANS, loco Mr. A. LEBRUN, advocaat, die voor de verzoekende partijen verschijnt, van Mr. P. LAMBERT, advocaat, die voor de verwerende partij verschijnt, en van Mr. B. HENDRICKX, advocaat, die voor de tussenkomende partij verschijnt;

Gehoord het eensluidend advies van de heer KOVALOVSZKY, eerste auditeur;

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

Overwegende dat de beide vorderingen betrekking hebben op dezelfde contentieuze situatie; dat het een goede rechtsbedeling dient de twee zaken in het kort geding samen te voegen wegens de verknochtheid die ze vertonen; dat, indien ten gevolge van dit arrest een partij de voortzetting van de procedure vraagt, zij dit voor elk beroep afzonderlijk waarvoor ze de voortzetting van de vernietigingsprocedure vraagt, dient te doen;

Overwegende dat de volgende feiten dienstig zijn voor het onderzoek van de vorderingen tot schorsing:

1. Op 12 november 1996 vraagt de heer D. DE SMET, hoofdingenieur-directeur van bruggen en wegen te Charleroi, een vergunning aan voor de uitvoering van technische werken die bestaan uit "de verlenging van baan 07-25 van de luchthaven van Charleroi-Gosselies om ze van 2.500 op 3.400 meter te

brengen". Deze aanvraag gaat vergezeld van vijf plannen en een voorafgaand milieu-effectrapport.

2. De terreinen waarop de geplande werken zullen worden uitgevoerd, liggen op het gewestplan Charleroi binnen de omtrekken "luchtvaartterrein" en "aan te leggen luchtvaartterrein", enerzijds, en in een gebied dat bestemd is om industriegebied te worden, anderzijds. Het project heeft betrekking op de verlenging van de huidige baan naar het oosten. Het betreft in hoofdzaak landbouwgronden en een deel van de wijk Fonteny. Het omvat eveneens een deel van de waterloop Le Tintia, vanaf de N 568 tot aan het kerkhof.

3. Het openbaar onderzoek dat voorafgaat aan het milieu-effectonderzoek geeft aanleiding tot bezwaren uitgaande van verenigingen zonder winstoogmerk en personen die individueel of collectief een petitie ondertekenen, politieke fracties, gemeentebesturen, alsmede afzonderlijke bezwaarindieners. De geuite bezwaren hebben betrekking op problemen betreffende lawaai en trillingen, veiligheid, gezondheid, verontreiniging en vrije doorgang, en op sociaal-economische en politieke problemen.

4. Het milieu-effectonderzoek, uitgevoerd door het Institut de gestion de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire (ULB), wordt in januari 1999 ingediend.

5. Het openbaar onderzoek omtrent het milieu-effectonderzoek heeft plaats van 23 februari tot 25 maart 1999. De resultaten ervan worden samengevat in het milieu-effectrapport.

6. Het administratief dossier bevat de adviezen uitgebracht op 16 maart 1999 door het college van burgemeester en schepenen van de stad Charleroi, op 16 maart 1999 door de gemeentelijke commissie van advies voor ruimtelijke ordening, op 22 maart 1999 door de Waalse Milieuraad voor de Duurzame Ontwikkeling en op 22 maart 1999 door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Fleurus.

7. De overlegvergadering over het openbaar onderzoek betreffende het milieu-effectonderzoek heeft plaats op 15 april 1999. De notulen van deze vergadering worden in het administratief dossier opgenomen.

8. Een eerste milieu-effectrapport wordt opgemaakt op 13 augustus 1999. Naar aanleiding van opmerkingen en bezwaren, inzonderheid van

de eerste verzoekende partij in de zaak A. 100.868/XIII-2061, wordt een tweede versie van het rapport opgemaakt.

9. Het directoraat-generaal Natuurlijke Hulpbronnen en Leefmilieu, afdeling Preventie en Vergunningen (directie Charleroi) en het college van burgemeester en schepenen brengen op 24 februari en 27 juni 2000 een advies uit.

10. Op 15 november 2000 geeft de Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu de stedenbouwkundige vergunning af aan de heer D. DE SMET, die de precieze uitvoeringsplannen zal moeten bezorgen betreffende:

– het bufferbassin dat moet worden gemaakt zoals in het milieu-effectonderzoek wordt geadviseerd;

– de verlenging van de scheidsmuur aan de zuidzijde van de baan, tot het einde van de geplande uitbreiding.

Deze beslissing, die de handeling vormt waarvan de schorsing van de tenuitvoerlegging wordt gevorderd, is als volgt gemotiveerd:

" Aangezien er voor het grondgebied waar het goed gelegen is geen gemeentelijk plan van aanleg, noch een goedgekeurde verkaveling bestaat;

Aangezien op het gewestplan Charleroi, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 10 september 1979, de betrokken terreinen grotendeels opgenomen zijn in de gebieden "bestaand luchtvaartterrein" en "aan te leggen luchtvaartterrein", en voor de rest (de geplande keerlus die in het oosten aan het eind van de baan gepland is) in een gebied dat bestemd is om industriegebied te worden;

Aangezien op bladzijde 137 van het tweede deel, "ruimtelijk ontwikkelingsproject", van het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan, goedgekeurd bij het besluit van de Waalse Regering van 27 mei 1999, in de paragraaf over de luchthavens gewag wordt gemaakt van de noodzaak om het project voor de verlenging van de baan van de luchthaven van Gosselies voort te zetten;

Gelet op het milieu-effectonderzoek dat uitgevoerd is met toepassing van het voormelde besluit van de Waalse Gewestexecutieve van 31 oktober 1991 en dat bezorgd is aan de stad Charleroi, met het oog op het vereiste openbaar onderzoek, aan de Waalse Milieuraad voor de Duurzame Ontwikkeling, aan de gemeentelijke commissie van advies voor ruimtelijke ordening van de stad Charleroi, alsmede aan de naburige gemeenten;

Gelet op de resultaten van het openbaar onderzoek dat de stad Charleroi van 23 februari tot 25 maart 1999 gehouden heeft, alsmede op de notulen van de overlegvergadering die op 15 april 1999 in het stadhuis van Charleroi heeft plaatsgehad;

Gelet, in dit verband, op het milieu-effectrapport waarbij rekening is gehouden met de wensen en opmerkingen van de association des riverains et habitants des communes proches de l'aéroport (ARACH), ten gevolge van de bekendmaking van een eerste verslag dat van 27 augustus tot 10 september 1999 aangeplakt is;

Overwegende dat dit nieuwe milieu-effectrapport aan de voormelde gemeentebesturen en instellingen overgezonden is en van 6 tot en met 20 januari 2000 door de diensten van de stad Charleroi aangeplakt is;

Gelet op het mij door de stad Charleroi op 20 maart 2000 overgezonden dossier, dat, naast het attest van aanplakking, het eensluidend verklaarde afschrift van de bekendmaking in de dagbladen bevat, alsook het proces-verbaal van afsluiting van de aanplakking en de desbetreffende affiches, een petitie met 637 handtekeningen, alsmede twee brieven van 19 januari 2000 van de Association des riverains et habitants des communes proches de l'aéroport de Charleroi-Gosselies aan de stad Charleroi.

Overwegende dat de 1e brief betrekking heeft op de volgende punten, die door de ARACH worden verdedigd:

1. Een draagvlak voor "het besluit van Minister I. DURANT voor de opheffing-vermindering van de nachtvluchten op de luchthaven van Zaventem, ...";

2. De wens om "voor de omwonenden van de luchthaven van Zaventem, ..., een zo gunstig mogelijke regelgeving tot stand te brengen ...";

3. Voor de luchthaven van Charleroi een absoluut verzet tegen alle nachtvluchten;

4. Verzet tegen het project voor de verlenging van de baan;

Overwegende dat de eerste drie voornoemde punten geenszins betrekking hebben op het onderwerp van de vordering, dat de verlenging van de baan betreft;

Overwegende dat het door de vzw ARACH verspreide petitieformulier 4 bezwaren bevat, waarvan alleen het laatste betrekking heeft op het eigenlijke project;

Overwegende immers dat de eerste drie punten betrekking hebben op:

1. Een draagvlak voor het besluit waarbij Minister I. DURANT de nachtvluchten op de luchthaven van Zaventem beperkt;
2. De eis "gericht aan de politieke wereld, dat op gewestelijk en Europees niveau gelijksoortige maatregelen worden genomen, ter wille van de billijkheid voor de burgers en om verplaatsingen te voorkomen".
3. De eis dat nachtvluchten volledig worden opgeheven;

Overwegende dat de tweede brief uitgaande van de vzw ARACH betrekking heeft op de volgende gegevens van het milieu-effectrapport:

1.1. De - door de ARACH te belangrijk geachte - plaats die wordt toegekend aan het besluit van 21 mei 1999 van de raad van bestuur van de BSCA.

1.2. De handhaving van het bezwaar van de ARACH in verband met een plan betreffende blootstelling aan geluidshinder dat BSCA na het milieu-effectonderzoek besteld heeft.

2.2. Slechts enkele uittreksels uit de argumentatie van de ARACH die tijdens de overlegvergadering werd verdedigd, komen voor in het milieu-effectrapport.

2.3. Niet alle documenten die de ARACH tijdens de overlegvergadering bezorgd heeft, zijn in het eigenlijke rapport opgenomen.
Volgens de ARACH maken de documenten vermeld in de voormelde punten 2.2 en 2.3 het mogelijk "te tonen hoe weinig goede wil de BSCA sinds 1992 heeft getoond om in te gaan op de verzoeken van de omwonenden, en, aldus, de geloofwaardigheid van het document "milieubeleid van de BSCA" te relativeren.

3.1. Bladzijde 40 van de niet-technische samenvatting van het milieu-effectonderzoek die de titel "de alternatieven voor het project" draagt, wordt overgenomen op bladzijde 22 van het milieu-effectrapport en niet in de conclusies van het bestuur, zoals de ARACH had gewenst.

3.2. Aan het aspect kosten (onteigeningen, geluidsisolatie en vergoedingen, totale kosten van het project) wordt in de conclusies totaal voorbijgegaan.
De paragrafen van het advies van de Waalse Milieuraad voor de Duurzame Ontwikkeling betreffende de alternatieven voor het project zijn niet opgenomen in de conclusies van het bestuur.

4. Volgens de vzw ARACH zou in het advies dat de Waalse Milieuraad voor de Duurzame Ontwikkeling bezorgd heeft inzonderheid geconcludeerd worden dat degene die het milieu-effectonderzoek heeft verricht "verder had moeten zoeken naar een alternatieve plaats", en dat "deze weigering om dit belangrijke punt op te helderen die in de conclusies tot uiting komt opzettelijk is, opdat de beslissers geen oog hebben voor alternatieve plaatsen".

5.1. De ARACH wenst te weten "wanneer en in welke vorm het bestuur zijn advies over het project zal geven".

5.2. De vzw ARACH wijst erop dat de tendens bestaat om luchthavens die aanzienlijk worden uitgebreid te verplaatsen en van het stadscentrum af te houden, en wenst een omstandig antwoord te ontvangen, aangezien deze stap niet zou worden gedaan in Charleroi.
De vzw ARACH meent dat boekdeel 2 betreffende de geluidshinder in het verslag niet voldoende wordt samengevat.
De vzw ARACH stelt dat belangrijk werk is geleverd om het milieu-effectrapport aan te vullen en dat een aantal van haar vragen beantwoord zijn, maar dat de inhoud van hoofdstuk V "Conclusies van het bestuur" van het milieu-effectrapport afbreuk doet aan de "objectiviteit van het document in zijn geheel"";

alsmede de herinnering aan het standpunt van de ARACH:
"Tegen de verlenging van de baan, die de deur openzet voor een ongebreidelde ontwikkeling van de luchthaven.
Tegen nacht- en trainingsvluchten op middelgrote en zeer grote straalvliegtuigen en tegen de vrachtvluchten, die niet thuishoren in een stedelijke agglomeratie, omdat ze schadelijk zijn voor de gezondheid en de veiligheid.
Voor een gematigde uitbreiding van het verkeer van dagpassagiers, met een exploitatievergunning en onder restrictieve voorwaarden.
Voor een baan die de lokale luchtvaartindustrie ondersteunt. Voor een algeheel onderzoek op Waals niveau";

Overwegende dat meerdere van de belangrijkste punten van verzet die aangevoerd zijn tijdens de verschillende openbare onderzoeken en raadplegingen en die opgenomen zijn in de laatste brieven van de vzw ARACH, duidelijk verder reiken dan het onderwerp van de aanvraag waarover het hier gaat, die alleen op de verlenging van de bestaande baan betrekking heeft;

Overwegende dat wat betreft de punten 3.1, 4 en 5.2 van de tweede voormelde brief van de vzw ARACH, het onderzoek van een alternatief dat ertoe strekt het grootste deel van de handelsactiviteiten van de luchthaven Charleroi-Brussel Zuid te verplaatsen, valt buiten het kader van het hier ter sprake gebrachte milieu-effectonderzoek, dat betrekking heeft op de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning met het oog op de verlenging van de bestaande baan;

Overwegende dat het economische aspect van het dossier niet hoefde te worden aangesneden, omdat het niet ter sprake gebracht is bij het bepalen van de inhoud van het onderzoek;

Overwegende dat de bezwaren die de vzw ARACH geuit heeft ten aanzien van de wijze van voorstelling van het verslag, niet gegrond zijn;

Overwegende immers dat, gelet op de van kracht zijnde regelgeving, het milieu-effectrapport een synthesedocument en een basisdocument is, waardoor het geen enkel advies van het bestuur over het project kan bevatten, en dat het milieu-effectonderzoek niet tot doel had de gevolgen voor het milieu van de werking van de bestaande luchthaven te evalueren;

Overwegende derhalve dat de gegevens die de vzw ARACH in de volgende, reeds vermelde punten heeft aangehaald niet in aanmerking kunnen worden genomen:

1.1. Betreffende de plaats die wordt toegekend aan het document van de BSCA, dat een informatiegegeven vormt dat niet mag worden geminimaliseerd.
1.2. Betreffende een plan voor blootstelling aan geluidshinder dat na het milieu-effectonderzoek besteld is.
2.2. en 2.3. Betreffende de argumentatie en de documenten die de ARACH heeft bezorgd, die wegens hun omvang niet in het rapport zelf konden worden opgenomen, maar die ter sprake worden gebracht en in de bijlagen bij het rapport opgenomen worden.
5.2. Betreffende het aspect geluidshinder, dat wel in het rapport wordt aangesneden, waarin een van de conclusies van het onderzoek overgenomen wordt, te weten: "ongeacht of er al dan niet voor het project geopteerd wordt, zal de uitbreiding van de luchthavenactiviteit op de locatie van de luchthaven Charleroi-Bruxelles Sud een niet onaanzienlijke lawaaihinder voor de omgeving meebrengen";

Gelet op de conclusies van het bestuur die opgenomen zijn in het milieu-effectrapport, inzonderheid wat betreft de kwaliteit van het bezorgde milieu-effectonderzoek;

Overwegende overigens dat menige kritiek, veel opmerkingen of bezwaren betrekking hebben op de hinder die de exploitatie van de luchthaven reeds heeft veroorzaakt, en niet op de eventuele gevolgen van de verlenging van de baan;

Overwegende, in dit opzicht, dat de weerslag van het project niet groot kan zijn, gelet op de hinder die verbonden is aan de uitbreiding zelf van de luchthavenactiviteit, die niets te maken heeft met de verlenging van de baan;

Overwegende dat de overlegprocedure voor de omwonenden en andere betrokken personen een middel was om de aandacht van de overheid te vestigen op de genoemde hinder;

Overwegende evenwel dat de middelen en maatregelen om de hinder ten gevolge van de exploitatie van de luchthaven duidelijk te verzachten, voor het grootste deel alleen kunnen worden vastgesteld door het opleggen van exploitatievergunningen en/of beheersvoorwaarden en het vaststellen van gebieden van blootstelling aan geluidshinder die niet tot het domein van de stedenbouw behoren en die derhalve niet kunnen worden behandeld binnen het bestek van het onderhavige dossier;

Gelet op de onteigeningen die reeds verricht zijn door het MET of die heden aan de gang zijn;

Gelet op het advies dat op 24 februari 2000 uitgebracht is door de afdeling Preventie en Vergunningen, waarin wordt gesteld dat op de betrokken terreinen geen mijnschachten gelegen zijn en er onder de luchthaven geen mijnen geëxploiteerd zijn;

Gelet op het advies dat het schepencollege van de stad Charleroi uitgebracht heeft;

Gelet op het openbaar belang van het project in het kader van de normale ontwikkeling van een luchthaven, die een troef vormt voor de gewestelijke ontwikkeling";

Overwegende dat de naamloze vennootschap BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, afgekort als "BSCA", bij verzoekschrift ingediend op 16 maart 2001, vraagt om als tussenkomende partij te mogen optreden in het kort geding in de zaak A. 100.868/XIII-2061; dat er grond is om dit verzoek in te willigen;

Overwegende dat de verwerende partij en de tussenkomende partij de ontvankelijkheid ratione temporis van het beroep betwisten; dat ze betogen dat uit een brief van 4 december 2000 van de raadsman van de verzoekende partijen in de zaak A. 100.868/XIII-2061 aan de Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu blijkt dat de raadsman van de verzoekende partijen sinds 20 november 2000 weet had van de bestreden stedenbouwkundige vergunning, terwijl hij pas op 4 december geschreven heeft om een afschrift van de beslissing te krijgen en hij tot 27 december "geduldig" heeft gewacht op de toezending van het administratief dossier en van de stedenbouwkundige vergunning; dat volgens de verwerende partij en de tussenkomende partij "de termijn om het schorsingsberoep in te stellen ingegaan is op 4 december 2000, zodat het onderhavige beroep onontvankelijk dient te worden verklaard";

Overwegende dat de verzoekende partijen aanvoeren dat de termijn om een beroep tot nietigverklaring in te stellen ingegaan is "bij de aanplakking van de bestreden handeling op 1 februari 2001";

Overwegende dat nadat over het project een milieu-effectonderzoek is verricht, de bestreden handeling bekendgemaakt is overeenkomstig artikel 57 van het besluit van de Waalse Gewestexecutieve van 31 oktober 1991 tot uitvoering van het decreet van 11 september 1985 houdende organisatie van de milieu-effectbeoordeling in het Waalse Gewest; dat wanneer voorzien is in een bijzonder vereiste van bekendmaking, alleen het vervullen daarvan de termijn doet ingaan om beroep tot nietigverklaring in te stellen, zelfs tegenover personen die er vroeger kennis van zouden hebben gehad; dat het beroep, dat ingesteld is op 26 februari 2001, ratione temporis ontvankelijk is; dat de exceptie niet kan worden aangenomen;

Overwegende dat de verwerende partij een tweede exceptie van niet-ontvankelijkheid van het beroep van de VZW ARAC opwerpt, om reden dat de algemene vergadering van deze vereniging op 16 december 2000 zou hebben besloten haar statuten, haar benaming en de samenstelling van haar raad van bestuur te wijzigen; dat ze betoogt dat deze verzoekende partij dient aan te tonen dat ze de artikelen 9, 10, 11 en 13 van de wet van 27 juni 1921 in acht heeft genomen en dat, als ze dat niet doet, haar beroep niet ontvankelijk is;

Overwegende dat ter terechtzitting de raadsman van de verwerende partij, na het onderzoek van de stukken die waren bezorgd door de raadsman van de eerste verzoekende partij, verklaard heeft dat zijn cliënte afziet van de tweede exceptie van niet-ontvankelijkheid;

Overwegende dat de verzoekende partijen in de zaak A. 100.868/XIII-2061 een middel, het tweede van hun vordering, ontlenen "aan schending van artikel 34 van het WWROSP, alsmede van de voorschriften van het gewestplan van Charleroi, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 10 september 1979, doordat de voorzieningen die bij de bestreden handeling worden toegestaan, zich voor een deel uitstrekken over het gebied dat bestemd is om industriegebied te worden terwijl voor dit gebied geen gemeentelijk plan van aanleg, noch een gemeentelijk structuurplan aangenomen is; dat de verzoekende partijen ter ondersteuning van het eerste onderdeel van dit middel aanvoeren dat in het milieu-effectonderzoek weliswaar sprake is van een "grondgebruiksplan betreffende de aanleg van een uitbreidingsgebied voor industrie te Charleroi (Gosselies)-Fleurus (Heppignies)", dat op 17 november 1987 door de gemeenteraad van de stad Charleroi aangenomen zou zijn, maar dat ze dit document nooit hebben kunnen inzien en er derhalve van uitgaan dat het niet bestaat; dat ze onderstrepen dat, gesteld dat het genoemde grondgebruiksplan bestaat, niets erop wijst dat het de

minimuminhoud bevat waarin de (oude) artikelen 188-1 tot 188-3 van het WWROSP voorzien en dat het goedgekeurd is door de gewestelijke overheid, wat volgens de strekking van de bepalingen betreffende de grondgebruiksplannen vereist lijkt te zijn; dat ten slotte, volgens de verzoekende partijen, "geenszins aangetoond is dat de bestaande industriegebieden die in het gewestplan opgenomen zijn, voldoende ingenomen zijn"; dat de verzoekende partijen hieruit afleiden, enerzijds dat het gebruik van het uitbreidingsgebied voor industrie derhalve als onregelmatig dient te worden beschouwd en, anderzijds, zelfs als het bewuste gebied kon worden gebruikt, dat "het duidelijk is dat het grondgebruiksplan van 17 november 1987 geenszins bepaalt dat het luchthavengebied zich gedeeltelijk uitstrekt over het uitbreidingsgebied voor industrie" en dat het laatstgenoemde gebied "geenszins bestemd is als luchthaven, waarvoor een bijzondere vestigingsplaats vereist is wegens de specifieke hinder die dit type van activiteit kan meebrengen";

Overwegende dat de verwerende partij en de tussenkomende partij antwoorden "dat er, voor het gebied dat bestemd is om industriegebied te worden, een grondgebruiksplan bestaat dat op 17 november 1987 door de gemeenteraad van de stad Charleroi aangenomen is" en daaruit besluiten dat het eerste onderdeel van het tweede middel niet ernstig is;

Overwegende dat zoals de bestreden handeling zelf aangeeft, een deel van het project op het gewestplan van Charleroi gelegen is in een gebied dat bestemd is om industriegebied te worden;

Overwegende dat artikel 2, 6.4.3., van het koninklijk besluit van 10 september 1979 tot vaststelling van het gewestplan Charleroi het volgende bepaalt:

" Les zones d'extension d'industrie sont destinées à assurer la réalisation de nouvelles zones industrielles pour autant que l'autorité compétente se soit prononcée préalablement sur un schéma-directeur. Elles ne peuvent être entamées que lorsque les zones industrielles existantes dans le secteur sont suffisamment occupées.
En attendant leur mise en oeuvre, sont seuls autorisés les actes et travaux correspondant à l'affectation actuelle dans la mesure où ils ne mettent pas en cause la destination future.
Peuvent notamment être réalisés les actes et travaux confortatifs aux immeubles existants ainsi que ceux nécessaires à l'adaptation des exploitations agricoles ou forestières situées dans ces zones et qui en font partie intégrante, si ceux-ci assurent la viabilité de ces exploitations";

Overwegende dat artikel 34 van het WWROSP als volgt geredigeerd is:

" Gebieden met een industrieel karakter, waarvan de bestemming nog niet vaststaat.

Deze gebieden zijn bestemd voor de activiteiten bedoeld in artikel 30, tweede lid.

De inrichting van dergelijk gebied is onderworpen aan een gemeentelijk plan van aanleg voor het hele gebied of, indien een gemeentelijk structuurplan bestaat, voor een deel of het geheel daarvan.

Bij gebreke hiervan mogen bovenbedoelde gebieden niet ingericht worden.";

Overwegende dat artikel 30, tweede lid, van het WWROSP betrekking heeft op de gebieden voor bedrijfsruimten met een industrieel karakter en bepaalt dat dergelijke gebieden "hoofdzakelijk bestemd (zijn) voor activiteiten van industriële aard of voor economische activiteiten die om urbanistische, veiligheids-, gezondheids- of milieuredenen geïsoleerd moeten worden. De daarbij horende dienstenbedrijven zijn er toegelaten".

Overwegende dat het administratief dossier geen grondgebruiksplan bevat dat op 17 november 1987 door de gemeenteraad van de stad Charleroi zou zijn goedgekeurd; dat het document waarnaar de verwerende partij ter ondersteuning van haar bewering verwijst het milieu-effectrapport is, waarvan het bestaan ter sprake wordt gebracht in het advies van de gemeentelijke commissie van advies voor ruimtelijke ordening (GCRO) van de stad Charleroi van 16 maart 1999, en geen grondgebruiksplan;

Overwegende dat het project waarvoor met de bestreden stedenbouwkundige vergunning toestemming wordt verleend, een verbindingsweg omvat waarvan het "bestaande en het geplande tracé" krachtens artikel 23, eerste lid, van het WWROSP in het gewestplan opgenomen moet zijn, zo niet wordt die verbindingsweg niet aanvaard, ongeacht de bestemming van het betrokken gebied; dat het gewestplan Charleroi, goedgekeurd bij het besluit van de Waalse Gewestexecutieve van 10 september 1979, bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad van 20 februari 1980, zeer precies de omtrek bepaalt waarbinnen de uitbreiding van het bestaande luchtvaartterrein mag plaatshebben, waarbij een dergelijke voorziening voor het uitbreidingsgebied voor industrie kennelijk wordt uitgesloten; dat het project waarvoor bij de bestreden handeling toestemming wordt verleend zich gedeeltelijk buiten die omtrek uitstrekt; dat het project, doordat het de lengte van de baan op 3.400 meter brengt, zich over een diepte van 250 meter uitstrekt over het uitbreidingsgebied voor industrie; dat wegens de bijzondere aard van de geplande infrastructuur, deze overschrijding niet kan worden beschouwd als een kleine aanpassing, maar daarentegen onverenigbaar lijkt met de voorschriften

betreffende dat gebied, die geenszins toestaan dat een dergelijke infrastructuur wordt aangelegd; dat het tweede onderdeel van het tweede middel ernstig is;

Overwegende dat de verzoekende partijen betogen dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden handeling hen een moeilijk te herstellen ernstig nadeel zou berokkenen, inzonderheid wegens de verslechtering van hun leefmilieu, onder meer ten gevolge van de toename van de geluidshinder; dat ze verwijzen naar het milieu-effectonderzoek en erop wijzen dat "het grootste belang van de verlenging van de baan erin bestaat het mogelijk te maken intercontinentale vliegtuigen met een grote capaciteit en vrachtvliegtuigen te ontvangen, maar ook het laadvermogen van middelgrote toestellen te verhogen" en dat het genoemde onderzoek inzonderheid de volgende drie gegevens benadrukt:

"- de geluidsbelasting bij het landen ligt iets hoger met het project, wat toe te schrijven is aan de impact van het "intercontinentale - vliegtuigverkeer" - (5 extra vliegtuigen) - deze vaststelling is duidelijker bij vergelijking van scenario's in het laagseizoen;
- wat het opstijgen betreft, is er relatief weinig verandering te merken. De geluidsbelasting ligt iets hoger met het project, wat het gevolg is van de weerslag van het "intercontinentale-vliegtuigverkeer" (5 extra vliegtuigen) door de verlenging van de baan;
- de grootste veranderingen zijn merkbaar in de nabijheid van de baan van de luchthaven, waar een verplaatsing naar het oosten wordt vastgesteld van het invloedsgebied van het in werking stellen van de motoren (het ogenblik waarop de motoren aan het uiteinde van de baan op volle toeren draaien, precies vóór het loslaten van de remmen) en een verhoging van de geluidsbelasting bij het begin van de baan, inzonderheid in de agglomeraties Gosselies en Jumet, wordt vastgesteld";

Overwegende dat de tweede verzoeker erop wijst dat hij woont op 400 meter van de as van het deel van de baan dat moet worden aangelegd en onderstreept dat hij "een van de omwonenden is die het hardst de toename van de geluidshinder ten gevolge van de verlenging van de baan zal voelen, zowel bij het landen als bij het opstijgen";

Overwegende dat de derde verzoeker aanvoert dat hij in een situatie verkeert die vergelijkbaar is met die van de tweede verzoeker, maar dat hij de geluidshinder nog meer zal voelen doordat zijn woning in de lijn ligt van de plaats waar 90 % van de vliegtuigen opstijgen;

Overwegende dat de verzoekende partijen aanvoeren dat de blootstelling aan geluidshinder waaronder ze te lijden zullen hebben een risico voor de gezondheid vormt dat dient te worden beschouwd als een moeilijk te herstellen ernstig nadeel; dat ze eraan herinneren dat geen exploitatievergunning nodig zal zijn om de verlengde baan in gebruik te nemen en vrezen dat bij vernietiging van de

bestreden handeling het herstel van de plaats in de vorige toestand bijzonder onzeker is, "gelet op de gigantische afmetingen van de infrastructuur waarvoor met de bestreden handeling toestemming wordt verleend, alsmede op de specifieke bestemming ervan";

Overwegende dat de verwerende partij antwoordt dat de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit op de locatie van de luchthaven Charleroi-Bruxelles Sud in ieder geval geluidshinder voor de omgeving zal meebrengen, die niet op een significante manier zou toenemen door de verwezenlijking van het project; dat ze voorts stelt dat, doordat het project wordt uitgevoerd binnen een gebied voor "aan te leggen luchtvaartterrein", het nadeel zou voortvloeien uit de voorschriften van het gewestplan; dat ze onderstreept dat de verzoekende partijen, die zich vrijwillig hebben gevestigd in de nabijheid van een luchthaven, konden verwachten dat ze zou worden uitgebreid;

Overwegende dat de tussenkomende partij harerzijds opmerkt dat het nadeel niet verbonden zou zijn aan de stedenbouwkundige vergunning, maar aan het bestaan van de luchthaven, en betoogt "dat de verlenging van de baan de bestaande milieuhinder zal verminderen";

Overwegende dat in het milieu-effectonderzoek wordt onderzocht welke impact de verlenging van de baan, zoals ze bij de bestreden handeling wordt toegestaan, waarschijnlijk zal hebben op de geluidsoverlast die door de exploitatie van de luchthaven wordt veroorzaakt; dat te dien einde een vergelijking wordt gemaakt tussen wat de "referentiesituatie" wordt genoemd (de geluidsomgeving die zal bestaan op de datum die is vastgesteld voor de ingebruikneming van het project, maar zonder dat het wordt verwezenlijkt) en de "elementaire situatie" (geluidsomgeving op de datum van de ingebruikneming van het project, indien het wordt verwezenlijkt); dat volgens het onderzoek "de grootste veranderingen (...) merkbaar (zijn) in de nabijheid van de baan van de luchthaven, waar een verplaatsing naar het oosten wordt vastgesteld van het invloedsgebied van het in werking stellen van de motoren (het ogenblik waarop de motoren aan het uiteinde van de baan op volle toeren draaien, precies vóór het loslaten van de remmen) en een verhoging van de geluidsbelasting bij het begin van de baan, inzonderheid in de agglomeraties Gosselies en Jumet";

Overwegende dat de woning van de tweede verzoeker precies gelegen is op die plaats nabij het uiteinde van de geplande baan, waar de hinder zal toenemen zoals wordt bevestigd op de vergelijkende kaart in bijlage 22 bij boekdeel

II van het milieu-effectonderzoek; dat volgens dit document in het meest frequente geval, namelijk het opstijgen van de vliegtuigen naar Jumet (90 tot 95 % van de gevallen), de woning van de tweede verzoeker zou overgaan van het gebied waarvoor de geluidshinder stijgt van 60 tot 65 dB(A) naar die waarvoor de geluidshinder stijgt van 65 tot 70 dB(A);

Overwegende dat uit het vergelijkende onderzoek van de "referentiesituatie" en de "elementaire situatie" die omschreven zijn in het milieu-effectonderzoek blijkt dat het aangevoerde nadeel uitsluitend zou voortvloeien uit het in gebruik nemen van de baan die volgens de bestreden handeling wordt verlengd;

Overwegende dat uit wat omtrent het onderzoek van het eerste onderdeel van het tweede middel uiteengezet is, blijkt dat het aangevoerde nadeel niet voortvloeit uit de voorschriften van het gewestplan;

Overwegende dat de verwerende partij vraagt dat men in ieder geval zou komen tot "het afwegen van de nadelen"; dat volgens het Waals Gewest de hinder die de drie verzoekende partijen aanvoeren niet zo ernstig is als wordt vereist, tegenover het gevaar dat zou voortvloeien uit de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling; dat ze betoogt dat "enerzijds, de beperkte lengte van de bestaande baan het laadvermogen voor vracht en passagiers vermindert en de actieradius van de jumbojets beperkt, wat leidt tot financieel verlies voor de vennootschap BSCA. De ontwikkeling van de luchthaven heeft voor het Waals Gewest evenwel grote economische gevolgen, uitgedrukt in arbeidsplaatsen, maar ook voor de uitbreiding van de activiteit van de aeropool, wat ten goede zou moeten komen aan de Horecasector en aan de sector vervoer," en "anderzijds, dat het project voor middelgrote vliegtuigen de veiligheid van de luchthaven zal verhogen, inzonderheid bij opstijgmaneuvers. In het milieu-effectonderzoek wordt immers gepreciseerd dat in geval van technische problemen bij het opstijgen de piloten zullen beschikken over een grotere afstand, ofwel om het opstijgen te onderbreken en het vliegtuig tot stilstand te brengen, ofwel om het opstijgen veiliger voort te zetten";

Overwegende dat de tussenkomende partij de Raad van State eveneens verzoekt "de nadelen tegen elkaar af te wegen"; dat volgens de SABSCA, "rekening houdend met het milieubelang, het veiligheidsaspect en de economische belangen die op het spel staan, de door de verzoekende partijen aangevoerde gegevens niet kunnen worden geacht voldoende ernstig te zijn om de schorsing van

de tenuitvoerlegging van de omstreden vergunning te wettigen"; dat de vennootschap die de luchthaven exploiteert meer in het bijzonder in verband met "het veiligheidsaspect" stelt dat: "de luchthaven in haar huidige staat niet beantwoordt aan de veiligheidsnormen. De te korte afstand voor vliegtuigen om op te stijgen verhoogt het risico op ongevallen. Het is belangrijk vast te stellen dat de lengte van de baan van alle andere luchthavens wel aan de veiligheidsnormen voldoet. De luchthaven van Oostende heeft een baan van 3.200 meter, die van Luik 3.287 meter en die van Brussel 3.638 meter. De huidige lengte van 2.550 meter is onvoldoende om optimale veiligheidsomstandigheden te waarborgen"; dat de tussenkomende partij wijst op "de verschillende problemen die de luchtvaartmaatschappijen hebben gehad door de ontoereikende lengte van de baan";

Overwegende dat de bevoegdheid om de tenuitvoerlegging van een handeling of een verordening van een administratieve overheid te schorsen, wanneer deze beslissing kan worden vernietigd, indien ernstige middelen worden aangevoerd die de nietigverklaring van de bestreden handeling of verordening vermogen te wettigen en op voorwaarde dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de handeling of de verordening een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen, ertoe dient de dienstigheid van een eventuele nietigverklaring veilig te stellen; dat het algemeen belang of de belangen die in aanmerking zouden worden genomen, ofwel om de weigering tot het bevelen van de schorsing te wettigen, ondanks het vaststaande en vastgestelde bestaan van het risico van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel, ofwel om de ernst van het door de verzoekende partij geleden nadeel te minimaliseren, er niet aan in de weg zouden kunnen staan dat de betrokken handeling in voorkomend geval wordt vernietigd wanneer de zaak ten gronde zal worden onderzocht; dat er dus geen reden is om bij het onderzoek van de zaak in kort geding de nadelen af te wegen die verbonden zijn aan de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling enerzijds en de schorsing van de tenuitvoerlegging ervan anderzijds;

Overwegende bovendien dat het betoog van de tussenkomende partij BSCA over "het veiligheidsaspect" van haar activiteit in ieder geval niet relevant is in het onderhavige geding; dat immers, wegens de geplande duur van de werken, die thans nog niet aangevat zijn, de schorsing of de weigering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling niet zou wegnemen dat de tussenkomende partij haar verantwoordelijkheid blijft houden wat de voortzetting van haar activiteiten betreft; dat het risico van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel dus aangetoond is;

Overwegende dat voldaan is aan de voorwaarden gesteld in artikel 17, § 2, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, die vervuld moeten zijn opdat de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling kan worden bevolen,

B E S L U I T :

Artikel 1.

De zaken ingeschreven onder de nummers A. 100.868/XIII-2061 en A. 104.002/XIII-2167 worden samengevoegd in de rechtspleging in kort geding.

Artikel 2.

Het verzoek tot tussenkomst, ingediend door de naamloze vennootschap BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, afgekort als "BSCA", in de rechtspleging in kort geding wordt ingewilligd in de zaak A. 100.868/XIII-2061.

Artikel 3.

Geschorst wordt de tenuitvoerlegging van het besluit van de Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu van 15 november 2000 waarbij aan de heer D. DE SMET, hoofdingenieur-directeur bruggen en wegen te Charleroi, een stedenbouwkundige vergunning wordt afgegeven, die hoofdzakelijk betrekking heeft op de verlenging van baan 07/25 van de luchthaven van Charleroi-Gosselies, om de lengte ervan van 2.500 op 3.400 meter te brengen (kenm. B 52011/00.8).

Artikel 4.

De kosten van het verzoekschrift tot tussenkomst, ingediend door de naamloze vennootschap BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT, afgekort als "BSCA", bepaald op 5.000 frank, komen ten laste van de laatstgenoemde.

De kosten worden voor het overige in beraad gehouden.

Aldus uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van de XIIIe kamer, rechtsprekend in kort geding, op zes december tweeduizend één door:

de HH. DAOUT, staatsraad, wnd. voorzitter,
SCOHY, griffier.

De Griffier, **De Voorzitter,**

G. SCOHY. **Fr. DAOUT.**

**VERTALING OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 63,
EERSTE LID, VAN DE WETTEN OP DE RAAD VAN STATE,
GECOÖRDINEERD OP 12 JANUARI 1973.**