

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

nr. 125.026 van 4 november 2003

A. 135.407/V-1659

A. 135.460/V-1660

In zake :

1. de Stad Brussel, vertegenwoordigd door
het college van burgemeester en schepenen,

2. THIELEMANS Freddy, in zijn hoedanigheid
van burgemeester van de stad Brussel,

die beide woonplaats hebben gekozen bij
Mr. J.-P. LAGASSE, advocaat,
Jamblinne de Meux plein, 41,
1030 Brussel,

**3. de vereniging zonder winstoogmerk
"Bruxelles-Air libre-Brussel"**,

4. NIMAL Philippe,

die beide woonplaats hebben gekozen bij
Mr. G.H. BEAUTHIER, advocaat,
Berckmansstraat 89
1060 Brussel,

tegen:

**1. het Overlegcomité Federale Regering,
Gemeenschaps- en Gewestregeringen**,

2. de Belgische Staat, vertegenwoordigd
- door de Eerste Minister en door
- de Minister van Werkgelegenheid, Mobiliteit en Vervoer,

die beide woonplaats hebben gekozen bij
Mr. J. BOUCKAERT, advocaat,
Henri Wafelaertsstraat 47-51 bus 1
1060 Brussel,

3. het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,
vertegenwoordigd door zijn Regering,

dat woonplaats heeft gekozen bij
Mr. Fr. TULKENS, advocaat,
Louizalaan 523
1050 Brussel,

4. het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd
door zijn Regering,
dat woonplaats heeft gekozen bij
Mr. J. BERGE, advocaat,
Vaartstraat 64
3000 Leuven,

**DE RAAD VAN STATE, V^e KAMER,
RECHTSPREKEND IN KORT GEDING,**

Gezien het op 14 april 2003 ingediende verzoekschrift, waarbij de stad Brussel en Freddy THIELEMANS, in zijn hoedanigheid van burgemeester van de stad BRUSSEL, de schorsing van de tenuitvoerlegging vorderen van "de beslissing van het Overlegcomité Federale Regering - Gemeenschaps- en Gewestregeringen van 24 januari 2003 dat een akkoord vaststelt over een nieuwe spreiding van de nachtvluchten over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en meer bepaald over het grondgebied van Brussel-Stad, die vertrekken van de luchthaven van Brussel-Nationaal, en voorzover nodig van de beslissing van het Overlegcomité van 14 februari 2003 waarin wordt besloten dat het akkoord van 24 januari 2003 volledig zal worden uitgevoerd";

Gezien het op dezelfde dag ingediende verzoekschrift, waarbij dezelfde verzoekers de nietigverklaring van dezelfde handelingen vorderen;

Gezien het op 15 april 2003 ingediende verzoekschrift, waarbij de vereniging zonder winstoogmerk "Bruxelles - Air libre - Brussel" en Philippe NIMAL de schorsing van de tenuitvoerlegging van dezelfde beslissingen vorderen;.

Gezien het op dezelfde dag ingediende verzoekschrift, waarbij dezelfde verzoekers de nietigverklaring van dezelfde handelingen vorderen;

Gelet op de kennisgeving van de vorderingen tot schorsing aan de verwerende partijen;

Gezien de nota's met opmerkingen die binnen de voorgeschreven termijn door de verwerende partijen zijn ingediend;

Gezien de administratieve dossiers die door de verwerende partijen zijn ingediend;

Gelet op de beschikking van de Voorzitter van de Raad van State d.d. 15 mei 2003, waarbij de beide zaken met toepassing van artikel 61, 1°, van de op 12 januari 1973 gecoördineerde wetten op de Raad van State verwezen zijn naar de Ve kamer;

Gezien het verslag van de heer E. THIBAUT, auditeur bij de Raad van State, ingediend met toepassing van artikel 12 van het koninklijk besluit van 5 december 1991 tot bepaling van de rechtspleging in kort geding voor de Raad van State;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan de partijen;

Gelet op de beschikking van 24 september 2003, waarvan aan de partijen kennis is gegeven en waarbij wordt bepaald dat de zaken voorkomen op de terechtzitting van 14 oktober 2003;

Gehoord het verslag van de heer J. JAUMOTTE, staatsraad;

Gehoord de opmerkingen, van Mr. Fr. VAN DE GEJUCHTE, loco Mr. J.P. LAGASSE, Mr. G.-H. BEAUTHIER en Mr. K. ZIDELMAL, advocaat die voor de verzoekende partijen verschijnt, Mr. J. BOUCKAERT en Mr. P.-O. DE BROUX, advocaten die voor de eerste en de tweede verwerende partijen verschijnen, Mr. Fr. TULKENS, advocaat, die voor de derde verwerende partij verschijnt en Mr. A. BEELEN, advocaat, die voor de vierde verwerende partij verschijnt;

Gehoord het eensluidend advies van de heer E. THIBAUT, auditeur;

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

Overwegende dat de zaken verknocht zijn; dat er grond is om de samenvoeging ervan te gelasten;

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

1. Op 11 februari 2000 keurt de Ministerraad, nadat hij beslist had dat een

ministerieel besluit van 31 december 1999 houdende verbod op nachtvluchten zou worden ingetrokken, een aantal voorstellen goed betreffende de nachtvluchten vanuit de luchthaven van Brussel-Nationaal, onder meer de afbakening van de zones met geluidsoverlast. Een van de maatregelen is een aanpassing van de luchtvaartprocedures (vliegcorridors, vliegprocedures). Diezelfde Ministerraad vraagt aan de ministers van Mobiliteit en Overheidsbedrijven overleg te plegen met de Gewesten over de manier waarop de goedgekeurde voorstellen zullen worden uitgevoerd.

2. Op 9 februari 2001 besluit de Ministerraad, op basis van een verslag ingediend door een groep experts belast met het onderzoek van de opstijg- en landingsprocedures op de luchthaven Brussel-Nationaal (groep "Procedure Brussel-Nationaal", kortweg "PROBRU"), de vertrekroute CIV4D (de zogenaamde route-Chabert) op te heffen, die vliegtuigen verplicht tijdens de weekends de hoofdstad volledig te overvliegen, de stillere nachtprocedure, beter bekend onder de benaming "Grand tour de Brabant", voortaan, wanneer wordt opgestegen van baan 25R, ook te gebruiken in de week van één uur tot zes uur 's morgens, en operationeel uit te proberen of die stillere nachtprocedure aanvullend voortaan kan worden gebruikt tot 8 uur 's morgens op zondag. Tot slot vraagt diezelfde Ministerraad aan de Minister van Mobiliteit om het dossier aan de groep experts voor te leggen teneinde een aantal elementen technisch verder uit te werken met het oog op een duidelijke beslissing en beslist hij dat toekomstige beslissingen in koninklijke besluiten zullen worden gegoten en als basis zullen dienen voor het opmaken van degelijke NOTAMs ("Notices To Airmen"), waarbij elk project aan de leden van het kernkabinet wordt overgezonden.

3. Op 22 februari 2002 wordt een beginselakkoord gesloten tussen de Federale Regering, de Vlaamse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering "betreffende een coherent beleid inzake nachtelijke geluidshinder voor de Luchthaven van Brussel-Nationaal". Wat de vluchtprocedures betreft, kiezen de betrokken regeringen voor het zogenaamde "Stable Runway Concentrated Model". De Vlaamse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering doen eveneens een gezamenlijk voorstel waarbij hun regelgeving inzake (geluids)immissie wordt aangepast aan de uitvoering van het federale akkoord gesloten op 11 februari 2000. Bij beslissing van diezelfde dag beslist de Ministerraad dat dat akkoord en de daarbij behorende nota voorgelegd worden aan het Overlegcomité Federale Regering, Gemeenschaps- en Gewestregeringen, hierna te noemen het Overlegcomité, van 26 februari 2002; dat comité keurt op diezelfde dag dat akkoord uitdrukkelijk goed.

4. Op 16 juli 2002 wordt een beginselakkoord gesloten tussen de Federale Regering, de Vlaamse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, dat onder meer gaat over het voeren van een coherent beleid inzake nachtelijke geluidsoverlast en de optimalisering van de vliegprocedures. De betrokken regeringen stemmen in met de ingebruikneming van de geoptimaliseerde nachtelijke opstijgroute voor baan 25R vanaf 31 oktober 2002 en voor de banen 07R, 02 en 20, vanaf 26 december 2002, onder voorbehoud weliswaar, wat laatstgenoemde banen betreft, van de opschortende voorwaarde van een gunstige beoordeling op grond van een milieu-effectonderzoek aangaande de geluidsoverlast die daarmee aan de omwoners zal worden bezorgd. De regeringen stemmen ook in met een (geleidelijke) overgang naar het "Stable Runway Concentrated Model" wat het gebruik van de banen betreft, maar enkel voorzover het tweede onderdeel van het milieu-effectonderzoek aantoont dat de overgang geen andere omwoners geluidsoverlast bezorgt en de omwoners die thans met geluidsoverlast te kampen hebben, niet meer geluidsoverlast bezorgt ten opzichte van een "reële contour voor het jaar 2001". Er wordt tevens gevraagd dat de schriftelijke akkoorden van de Vlaamse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering uiterlijk op 4 september 2002 aan de Minister voor Mobiliteit worden bezorgd voor de bekendmaking van de nieuwe routes en/of de invoering van het "Stable Runway Concentrated Model".

5. Op 20 september 2002 keurt het Overlegcomité het voorstel van de werkgroep goed dat het beginselakkoord van de betrokken regeringen d.d. 16 juli 2002 vaststelt over de optimalisering van de nachtelijke opstijgroute die voor baan 25R en de banen 07R, 02 en 20 geoptimaliseerd is, waarbij het Overlegcomité er evenwel op wijst dat de opschortende voorwaarde die in dat akkoord staat, geschrapt wordt.

6. Op 29 november 2002 maakt het Overlegcomité, nadat het had verklaard dat de akkoorden van 22 februari 2002 en 16 juli 2002 integraal behouden blijven, echter kenbaar dat problemen zijn gerezen bij de uitvoering van die akkoorden, inzonderheid wat de Brusselse noordrand betreft, en belast het een adviescommissie met het uitwerken van voorstellen om de geluidshinder te verminderen door de bestaande routes te spreiden, door nieuwe routes te kiezen en door te voorzien in specifieke procedures voor de B-727. Tevens wordt gepreciseerd dat de definitieve optimalisering van de vliegprocedures en de wijziging van het gebruik van de banen zullen worden ingevoerd nadat is vastgesteld dat ze voldoen aan de voorwaarden van het beginselakkoord van 16 juli 2002.

7. Op 24 januari 2003 neemt het Overlegcomité de punten 1 en 2 van de agenda aan en wijst het op moeilijkheden bij de toepassing van de normen en op de geluidshinder van vliegtuigen. Die punten luiden als volgt :

" 1. Uitgangspunten

- Punt 5° van de notificatie van het Overlegcomité van 29 november 2002 luidt als volgt: "De definitieve optimalisatie van de vliegprocedures en de verandering van het baangebruik (stable runway concentrated model) zullen ingevoerd worden nadat vastgesteld werd dat zij voldoen aan de voorwaarden van art. 4.2 (geen nieuwe gehinderden en geen zwaardere belasting voor de actueel gehinderden ten opzichte van een reële contour 2001) en 4.3 van het akkoord van 16 juli 2002." Het akkoord specificeert het criterium voor de bepaling van hinder niet verder, maar in werkgroep is besloten de berekening te laten gebeuren in LAeq 55 dB(A).
- De betrokken regeringen erkennen echter dat het gebruikte criterium onvoldoende rekening houdt met de frequentie van de overvluchten en dat derhalve het stable runway concentrated model in zijn voorziene vorm onuitvoerbaar is.
- Het probleem van de overlast in de noordrand blijkt net te liggen in deze frequentie van overvluchten.
- Om het erkende probleem van de frequentie op te lossen, moet er een grotere spreiding van de vluchten worden voorzien.
- Als logisch spreidingscriterium wordt de bestemming van de vluchten genomen.

2. Hoe?

- In functie van de bestemmingen wordt volgende routeverdeling gebruikt:
 - de vliegtuigen met bestemming HUL met een QC<4 vliegen via de 20 over de oostrand; de optimalisatie van de bestaande procedure wordt voortgezet;
 - de vliegtuigen met bestemming CIV met een QC<4 vliegen via de 25R in het verlengde van de piste (centraal);
 - de vliegtuigen met bestemming HUL en CIV met QC>4 vliegen via de 25R volgens een nieuwe uitwaaiersprocedure, geoptimaliseerd tussen de CIV 6C en de CIV 7C en afgebakend door way points;
 - de vliegtuigen met bestemming NICKY, COX vliegen via de 25R rechtse bocht (noordrand).
- In uitvoering van punt 4° van de notificatie van het Overlegcomité van 29 november 2002 zal de adviescommissie, opgericht bij art. 7.1 van het akkoord van 22 februari 2002, hierin bijgestaan door specialisten verenigd in de werkgroep PROBRU, zo snel mogelijk concrete voorstellen voorleggen aan het Overlegcomité met betrekking tot de uitwaaiering van de routes boven de noordrand. Deze uitwaaiering kan onder meer worden bekomen door, naast de geoptimaliseerde route in gebruik sinds 1 november, ook de oude route te gebruiken die voor 1 november werd gebruikt, alsook de voorstellen tot uitwaaiering, die werden voorbereid door het Nederlands onderzoeksbureau AAC, die in bijlage werden opgenomen.
- Ter verduidelijking van punt 6.2 van het akkoord van 16 juli 2002 wordt overeengekomen dat 25.000 nachtvluchten (plafond conform aan de standstill van de milieuvergunning) als een absoluut maximum geldt.
- Met DHL werd overeengekomen vanaf heden geen B-727 meer te gebruiken tijdens de nacht, zodat de stopzetting van de B-727, die gepland was op 16 maart, met bijna 2 maanden wordt vervroegd.
- Op vraag van de Eerste Minister maakt DHL op korte termijn een voorstel over hoe de nacht in het weekend maximaal geluidsvrij kan gemaakt worden.

- In uitvoering van punt 6° van de notificatie van het Overlegcomité van 29 november 2002 worden de metingen verdergezet, mede met behulp van nieuwe meetpunten te Vilvoorde, Machelen, Strombeek-Bever, Diegem en Erps-Kwerps.
- BIAC en Belgocontrol krijgen de opdracht samen met de luchtvaartmaatschappijen de opstijgprocedures te optimaliseren. Zo werd reeds met de piloten van DHL overeengekomen eerst te stijgen tot 4000 voet alvorens te versnellen.
- BIAC krijgt de opdracht zo snel mogelijk de nieuwe isolatiecontouren te berekenen, zodat het isolatieprogramma onverkort kan worden uitgevoerd.
- Wat betreft de dagvluchten vervolgt de werkgroep PROBRU haar werkzaamheden om te komen tot concrete voorstellen die een evenwichtige verdeling van de lasten inhouden".

Dat is de eerste handeling waartegen de vorderingen tot schorsing gericht zijn.

8. Op 14 februari 2003 beslist het Overlegcomité dat het akkoord van 24 januari 2003 volledig zal worden uitgevoerd.

Dat is de tweede handeling waartegen de vorderingen tot schorsing gericht zijn.

Overwegende dat de verzoekende partijen aanvoeren dat uit de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen volgt dat de organisatie van het luchtverkeer van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal een exclusieve bevoegdheid van de federale overheid is en dat het verplichte overleg met de gewestregeringen niets afdoet aan die exclusieve bevoegdheid; dat daaruit volgt dat het Overlegcomité zich met zijn beslissingen van 24 januari en 14 februari 2003 in de plaats van de federale overheid heeft gesteld en dat de Raad van State bijgevolg bevoegd is om kennis te nemen van een beroep ingesteld tegen een beslissing die genomen is door een instantie die daartoe wettelijk niet bevoegd is;

Overwegende dat de verzoekende partijen ook stellen dat de beslissingen van het Overlegcomité van 24 januari en 14 februari 2003 administratieve handelingen zijn, waartegen bij de Raad van State beroep kan worden ingesteld met toepassing van artikel 14 van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973; dat die beslissingen immers de enige grondslag vormen op basis waarvan juiste vliegroutes zullen worden bekendgemaakt, dat ze bijgevolg alleen nog loutere uitvoeringsmaatregelen vergen die zelf niet bij de Raad van State kunnen worden bestreden en dat de Airport Information Publication (AIP), bekendgemaakt door Belgocontrol, zelf niets anders dan loutere technische uitvoeringsmaatregelen zijn die niet de waarde van wets- of verordeningsbepalingen hebben; dat daaruit

volgt, volgens de verzoekende partijen, dat die beslissingen van 24 januari en 14 februari 2003 duidelijk rechtshandelingen zijn die directe rechtsgevolgen hebben;

Overwegende dat de eerste, de tweede en de vierde verwerende partij aanvoeren dat de vorderingen tot schorsing niet ingediend zijn binnen de reglementaire termijn van zestig dagen vanaf de dag waarop de verzoekende partijen nauwkeurig genoeg feitelijk op de hoogte zijn van de bestreden handelingen; dat zij verscheidene persuittreksels en prints van internetsites overleggen, op grond waarvan de verzoekende partijen volgens hen van de eerste beslissing van het Overlegcomité d.d. 24 januari 2003 duidelijk genoeg op de hoogte moesten zijn reeds vanaf die dag zelf of in elk geval vanaf 25 januari 2003; dat ze daarop laten volgen dat de verzoekende partijen verplicht waren alle naarstigheid in het werk te stellen om inlichtingen in te winnen en dat er, in het bijzonder wat de stad Brussel en haar burgemeester betreft, niet van uit kan worden gegaan dat zij niet in staat waren om dat te doen zodra die beslissing aangekondigd was, inzonderheid via de pers; dat zij daaruit afleiden dat de vorderingen tot schorsing, die op 14 en 15 april 2003 zijn ingediend, te laat zijn ingesteld; dat ze daarenboven verklaren dat de tweede beslissing van het Overlegcomité van 14 februari 2003, waarin er alleen weer op gewezen wordt dat de eerste beslissing volledig zal worden uitgevoerd, geen gevolgen heeft voor het verstrijken van die beroepstermijn;

Overwegende dat de eerste, de tweede en de derde verwerende partij een tweede exceptie van niet-ontvankelijkheid opwerpen, ontleend aan de onbevoegdheid van de Raad van State; dat ze aanvoeren dat het Overlegcomité geen administratieve overheid is in de zin van artikel 14 van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973; dat dit Comité immers niet beschikt over een van de prerogatieven van openbare macht, namelijk de bevoegdheid tot het nemen van beslissingen met bindende kracht ten aanzien van derden, dat het Comité evenmin zulke beslissingen heeft willen nemen en dat het Comité, zelfs wanneer het zulke beslissingen had willen nemen, daardoor nog niet de hoedanigheid van administratieve overheid zou hebben gekregen;

Overwegende dat alle verwerende partijen samen eveneens aanvoeren dat de "beslissingen" van het Overlegcomité hoe dan ook geen voor beroep vatbare handelingen vormen in de zin van artikel 14 van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973; dat die beslissingen geen eigen rechtsgevolgen bezitten, dat ze op zich de rechtsordening niet wijzigen, dat ze de betrokken regeringen of assemblees niet in rechte binden; dat ze meer vergen dan loutere

uitvoeringsmaatregelen en dat ze noodzakelijkerwijze moeten worden vertaald in rechtsnormen, die zelf wel bestreden kunnen worden; dat de vierde verwerende partij voorts aanvoert dat het feit dat het Overlegcomité zich met zijn beslissingen in casu niet op het bevoegdheidsdomein van de federale Minister van Mobiliteit en Vervoer heeft begeven, duidelijk blijkt uit zowel het ontslag van de Minister die oorspronkelijk met deze bevoegdheid was belast, als uit het besluit van de Ministerraad van 4 mei 2003, waaruit blijkt dat voor de nachtvluchten boven Brussel een nieuw tracé moest worden gekozen dat enkele graden afwijkt van de voorgaande vliegroute, om aldus te voorkomen dat gevlogen wordt zowel boven de "Seveso"-vestiging van Belgian Shell als boven de dichtstbevolkte delen van het Brussels Gewest, Koekelberg uitgezonderd;

Overwegende dat het Overlegcomité, dat ingesteld is krachtens de artikelen 31 en volgende van de wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, in beginsel niet kan worden beschouwd als een administratieve overheid in de zin van artikel 14 van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973; dat het Comité inzonderheid niet bevoegd is om beslissingen te nemen die bindend zijn voor derden; dat de "beslissingen" die het Overlegcomité in de zin van de voormelde bepalingen van de wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen neemt, geen beslissingen zijn in de juridische betekenis van het woord en dat ze dus in principe geen handelingen zijn die vatbaar zijn voor beroep in de zin van artikel 14 van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973; dat ze in voorkomend geval alleen dan vatbaar zouden zijn voor beroep als in concreto mocht blijken dat het Overlegcomité zich werkelijk heeft gedragen alsof het wilde dat zijn beslissingen uit zichzelf rechtsgevolgen zouden hebben en als zodanig verbindend zouden zijn voor derden, zonder dat daarna nog handelend optreden van de federale regering of van een regering van een gemeenschap of gewest nodig is; dat zulks in casu kennelijk niet het geval is; dat uit de administratieve dossiers en uit de uiteenzetting van de feiten immers duidelijk blijkt dat de beginselakkoorden die in het Overlegcomité tot stand zijn gekomen, niet uit zichzelf tot gevolg hebben gehad dat de rechtsordening is gewijzigd met dwingende gevolgen voor derden; dat elke component van het Overlegcomité daartoe immers in het kader van zijn eigen bevoegdheden de onderscheiden aspecten heeft moeten omzetten van de aldus gesloten beginselakkoorden; dat, wat inzonderheid de vastlegging van de routes voor nachtvluchten en de bepaling van de daarop betrekking hebbende procedures betreft, in dat verband beslissingen van het terzake bevoegde lid van de federale regering vereist waren; dat in artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen immers wordt bepaald dat de

begrenzungen van onder andere de ATS("Air Traffic Services")-routes worden vastgesteld bij beslissing van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart; dat zulke beslissingen door de opeenvolgend bevoegde Ministers herhaaldelijk werden genomen; dat zulk een beslissing onlangs nog genomen is, en wel op 6 mei 2003, door de Vice-Eerste Minister en Minister van Werkgelegenheid, belast met Mobiliteit en Vervoer, teneinde voor de nachtvluchten boven Brussel een nieuwe route vast te stellen die 7 graden afwijkt van de voorgaande vliegroute, waardoor voorkomen wordt dat gevlogen zou worden zowel boven de "Seveso"-vestiging van Belgian Shell als boven de dichtstbevolkte delen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; dat alleen zulke beslissingen voor beroep vatbare handelingen vormen in de zin van artikel 14 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat tegen de bestreden handelingen dus geen beroep kan worden ingesteld bij de Raad van State; dat er derhalve geen aanleiding is om de exceptie in verband met het verstreken zijn van de beroepstermijn te onderzoeken,

B E S L U I T :

Artikel 1.

De zaken A. 135.407/V-1659 en A. 135.460/V-1660 zijn samengevoegd.

Artikel 2.

De vorderingen tot schorsing worden afgewezen.

Artikel 3.

De beslissing over de kosten wordt in beraad gehouden.

Aldus uitgesproken te Brussel in openbare terechtzitting, op vier november tweeduizend en drie, door de V^e kamer, zetelend in kort geding, die was samengesteld uit :

de HH. R. ANDERSEN,
J. BAERT,
J. JAUMOTTE,

voorzitter van de Raad van State,
staatsraad,
staatsraad,

Mevr. Chr. NOTEBAERT,

griffier,

De Griffier,

De Voorzitter,

Chr. NOTEBAERT.

R. ANDERSEN.