

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. 144.320 van 11 mei 2005

A. 162.041/XIII-3722

In zake: 1. **VAN DOREN** Paul,
 2. **CORNELIS** Annick,
 3. **FOUARGE** Isabelle,
 4. **ZEEGERS-JOURDAIN** Yves,
 5. **WAUCQUEZ** Frédérique,
 6. **BOUCAU** Fabienne,
 die woonplaats hebben gekozen bij
 Mr. Dominique LAGASSE, advocaat,
 Terhulpsesteenweg 187
 1170 Brussel

tegen:

de Belgische Staat, vertegenwoordigd door:

1. de Eerste Minister,
2. de Minister van Mobiliteit
die beiden woonplaats hebben gekozen bij
Mr. Jan BOUCKAERT, advocaat,
Henri Wafelaertsstraat 47-51/1
1060 Brussel.

DE RAAD VAN STATE, XIIIe KAMER, RECHTSPREKEND IN KORT GEDING

Gezien het op 27 april 2005 ingediende verzoekschrift, waarbij Paul VAN DOREN, Annick CORNELIS, Isabelle FOUARGE, Yves ZEEGERS-JOURDAIN, Frédérique WAUCQUEZ et Fabienne BOUCAU de schorsing vorderen, volgens de procedure van de uiterst dringende noodzakelijkheid, van de tenuitvoerlegging van de “beslissing van de Ministerraad van de federale regering

d.d. 18 april 2005 houdende wijziging van het preferentieel baangebruik op de luchthaven Brussel-Nationaal”;

Gelet op de beschikking van 27 april 2005, waarvan aan de partijen kennis is gegeven en waarbij deze worden opgeroepen om op 3 mei 2005 om 14.30 uur te verschijnen;

Gelet op de beschikking van 3 mei 2005, waarbij wordt besloten dat er grond is om de zaak te verwijzen naar een drieledige kamer;

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

Gehoord het verslag van mevr. GUFFENS, staatsraad;

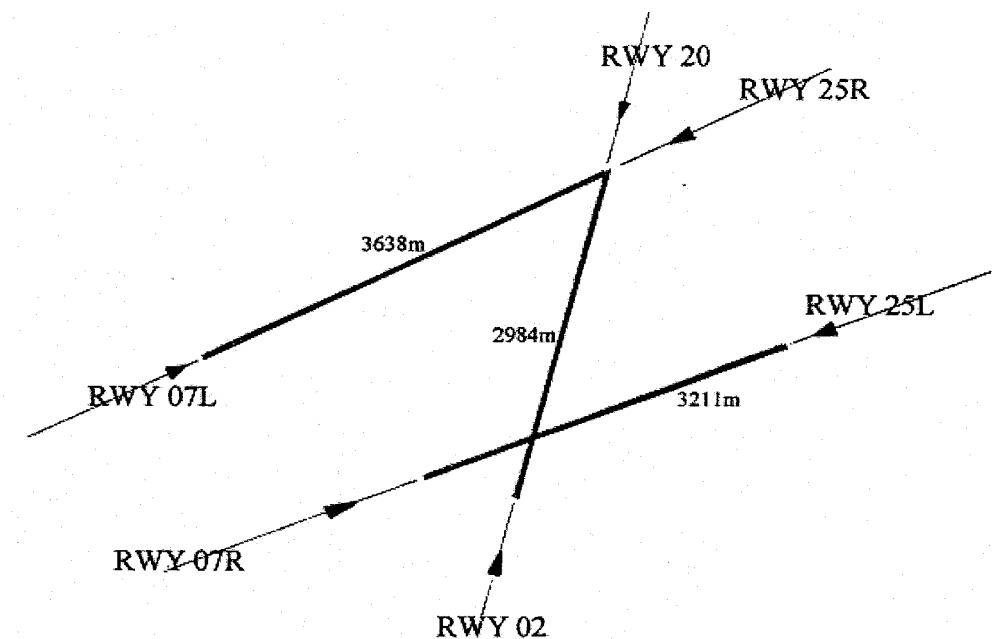
Gehoord de opmerkingen van Mr. D. LAGASSE, advocaat, die voor de verzoekers verschijnt, en van Mr. J. BOUCKAERT en Mr. M. BAETENS-SPETSCHINSKY, advocaten, en de heer G. ROBERT, attaché, die voor de verwerende partij verschijnen;

Gehoord het eensluidend advies van de heer THIBAUT, auditeur bij de Raad van State;

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

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

1. De luchthaven Brussel-Nationaal beschikt over drie landings- of startbanen, die in de beide richtingen kunnen worden gebruikt en die een "Z" vormen;



- baan 25R-rechts (250/ naar Brussel gericht) of in omgekeerde richting 07L-links (70/ naar Leuven gericht) is 3.638 meter lang; ze loopt evenwijdig met de Haachtsesteenweg en wordt voornamelijk in de oost-westrichting (25R) gebruikt als startbaan; ze wordt ook gebruikt voor landingen; ze vormt het bovenste streepje van de "Z ";
- baan 25L-links of in omgekeerde richting 07R-rechts, loopt evenwijdig met de eerste, maar ligt er ongeveer twee kilometer vandaan; ze is 3.211 meter lang; ze vertrekt vanuit Kortenberg naar Zaventem-centrum over de Waterlooosesteenweg; in de praktijk wordt ze alleen gebruikt voor landingen van oost naar west (25L) door vliegtuigen uit de richting Leuven en Erps-Kwerps; ze vormt het onderste streepje van de "Z ";
- baan 02 (op 20/ van zuid naar noord) of in omgekeerde richting 20 (200/ noordzuid gericht) is 2.984 meter lang; ze is dus korter dan de twee andere genoemde banen; die baan vormt een helling naar het Zuiden (hoogteverschil tussen het begin en het einde van de baan: 77 voet); ze vormt de diagonale lijn van de "Z" en loopt van Melsbroek naar Sterrebeek of omgekeerd.

2. In de pilootinstructies van de "Aeronautical Information Publication" (AIP), gepubliceerd door BELGOCONTROL, bladzijde AD 2.EBBR 16, punt 7.2. "Preferential runway system", wordt bepaald waarvoor de banen bij voorkeur moeten worden gebruikt. Vóór de maatregelen die de regering genomen heeft teneinde de geluidshinder voor de omwonenden te beperken, werd in dat punt gepreciseerd dat de toestellen bij droog weer, voorzover de windcomponenten onder bepaalde grenswaarden liggen, altijd baan 25R gebruiken om op te stijgen en baan 25L om te landen, waarbij baan 25R ook kan worden gebruikt voor landingen, als de controletoren dat wenst, terwijl andere vliegtuigen tegelijk naderen. De banen 07L en R mogen alleen als landingsbaan gebruikt worden teneinde te voorkomen dat boven de Brusselse agglomeratie wordt gevlogen.

3. Als de windcomponenten de maximale waarde overstijgen, wordt een baan aangewezen die voor de windrichting beter geschikt is. Zo wordt baan 02(20) regelmatig gebruikt als start- en landingsbaan bij sterke noorden- of oostenwind, minder vaak bij zuidenwind. Tot 12 juni 2003 bedroeg de maximale staartwindcomponent 8 knopen. Op die datum is die component op verzoek van de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen (SNBA, Virgin en SOBELAIR) opgetrokken tot 10 knopen, waardoor de regeling van preferentieel gebruik van de start- en landingsbanen ruimer kon worden toegepast.

4. Sedert september 1988 wordt ook baan 20 bij voorkeur gebruikt als startbaan 's nachts; zo wordt deze baan 's nachts gebruikt naar rata van bijvoorbeeld 30,4% in 1996 (60,3% voor de 25R) en 21% in 2001 (74,87% voor de 25R), terwijl ze wat dezelfde periodes betreft overdag gebruikt is naar rata van respectievelijk 3,9% en 0,95% (statistieken BIAC).

5. Van de opeenvolgende maatregelen tot beperking van de geluidshinder voor de omwonenden van de luchthaven moet meer bepaald uit de nota met opmerkingen van de verwerende partij het volgende worden onthouden:

5.1. Aan de beheersing van de geluidshinder veroorzaakt door de vluchten - vooral de nachtvluchten - van en naar Brussel-Nationaal heeft de federale regering sedert 1999-2000 op een steeds systematischer wijze aandacht besteed.

Een nieuw Preferential Runway System maakte deel uit van een "princiepsakkoord tussen de Federale Regering, de Vlaamse en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over een coherent geluidsbeleid voor de nacht voor de

luchthaven van Zaventem" d.d. 26 februari 2002, dat op 16 juli 2002 is bekrachtigd en uitgebreid. Die akkoorden voorzagen in het invoeren van nieuwe, "geoptimaliseerde" (dat wil zeggen: meer geconcentreerde), vliegroutes voor baan 25R en van het "Stable Concentrated Runway System" voor het gebruik van de banen 25R en 25L voor nachtvluchten vanaf 26 december 2002 op voorwaarde dat door middel van een effectonderzoek aangetoond zou worden dat met die maatregelen de nagestreefde doelstelling wordt bereikt.

Uit de eerste concrete evaluaties (door metingen van de geluidsniveaus) van de eerste zogenaamde "concentratiemaatregelen" in november 2002 bleek dat de invoering van die nieuwe "geoptimaliseerde" vliegroutes leidde tot een aanzienlijke toename van de geluidshinder (frequentie van de geluidspieken) in de zones ten noorden van Brussel. In het Overlegcomité is toen overeengekomen om de uitvoering van de "geoptimaliseerde" vliegroutes en van het "Stable Concentrated Runway System" niet voort te zetten tenzij aangetoond wordt dat door die zogenaamde "concentratiemaatregelen" geen nieuwe omwoners aan geluidsoverlast worden blootgesteld en dat de thans gehinderde omwoners geen zwaardere geluidsoverlast ondervinden dan tevoren.

In de notulen van het Overlegcomité van 24 januari 2003 staat in dat verband het volgende :

- " - 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.

(...) 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)."

Zo komt het, volgens de verwerende partij, dat het Preferential Runway System "Stable Concentrated Runway Use" voor de nacht nooit volledig is toegepast; dit model is immers strijdig met het beginsel van de spreiding van de geluidsoverlast.

Op 14 februari 2003 heeft het Overlegcomité besloten dat het akkoord van 24 januari 2003 volledig zou worden uitgevoerd.

5.2. Tegen die twee beslissingen zijn een vordering tot schorsing en een beroep tot nietigverklaring ingesteld. De vordering tot schorsing is afgewezen bij arrest nr. 125.026 van 4 november 2003 en het beroep tot nietigverklaring is verworpen bij arrest nr. 143.689 van 26 april 2005.

5.3. Na het akkoord van 14 februari 2003 is vanaf 15 mei 2003 een spreiding toegepast van de nachtelijk opstijgende vliegtuigen die over de Noordrand vliegen.

Er zijn afzonderlijke procedures uitgewerkt voor de toestellen die opstijgen in de richting van baken NIK (voor alle vliegtuigen), baken COA (alle vliegtuigen), baken HUL en baken CIV (voor vliegtuigen met een geluidsquotum hoger dan 4).

Vanaf 12 juni 2003 is een procedure toegepast voor nachtvluchten over Brussel in de richting van baken CIV (voor vliegtuigen met een geluidsquotum hoger dan 4).

5.4. Op 10 juni 2003 beslist het hof van beroep te Brussel, rechtsprekend in kort geding naar aanleiding van een geding dat was ingesteld door 47 inwoners van de Noordrand van Brussel, dat de geïntimeerden (BIAC, Belgocontrol en de Belgische Staat) boven of in de geluidsomgeving van het geografische gebied, omschreven als 'de Noordrand', geen dag- en nachtvertrekken voor vliegtuigen mogen toelaten of laten gebeuren die een geluidshinder veroorzaken die overschrijdt hetgeen gemiddeld kan worden bereikt wanneer alle beschikbare banen op de luchthaven relatief gelijk worden gebruikt en alle mogelijke vluchtroutes over welke zones van het grondgebied dan ook, met gespreide uitwaaieringstracés worden benut. De geluidsoverlastpieken mogen de normen van de WHO niet overschrijden. Het opgelegde verbod gaat in vanaf de éénnenzestigste dag na de betekening van het arrest.

Zodoende gebiedt het hof de bevoegde instanties een beleid te voeren dat erop gericht is de geluidsoverlast billijk te spreiden door alle beschikbare banen en alle mogelijke vliegprocedures te benutten.

In zijn arrest van 18 november 2003 legt het hof een dwangsom op ingeval het op 10 juni 2003 gewezen arrest niet wordt nageleefd.

Op 4 maart 2004 vernietigt het Hof van Cassatie, waarbij het de conclusies van de advocaat-generaal van 19 februari 2004 volgt, het arrest van het hof van beroep te Brussel van 10 juni 2003, door het door de Belgische Staat aangevoerde middel aan te nemen, dat ontleend was aan schending van het beginsel van de scheiding der machten.

5.5. Ondertussen bepaalt een op 10 juli 2003 ondertekend regeerakkoord het volgende:

"Wat betreft de storingen veroorzaakt door het luchtverkeer, en meer bepaald de nachtvluchten, neemt de regering het akkoord van 24 januari 2003 als vertrekpunt. Een precieze evaluatie zal gemaakt worden van de zones die overvlogen worden, gemeente per gemeente en/of wijk per wijk in de gemeente om de geluidsimpact die de bevolking ondergaat te meten en om de ervaren geluidshinder te verzachten door een meer evenwichtige spreiding. De geluidsimpact zal zone per zone geëvalueerd worden, die op een objectieve manier beschreven zullen worden, en volgens het principe van de billijke spreiding. Onder meer billijke spreiding verstaat men o.m. een herziening van de vliegprocedures in functie van de bevolking en/of de zones die overvlogen worden en van het type vliegtuig, alsook een meer gediversifieerd gebruik van de verschillende landings- en opstijgpistes. Daarbij zal ook rekening gehouden worden met de veiligheid van de bevolking, met het luchtverkeer en met het beheer van de luchthaven.

(...)

In afwachting van deze evaluatie en van een globale en billijke oplossing zullen de vliegtuigen met een QC>4 die in de richting Huldenberg vliegen tijdelijk de routes ten oosten van Brussel volgen, waarbij de bestaande procedures zullen worden gevolgd. De route CIV-H [CIV-M] zal meer het tracé volgen dat het dichtst bij de Brusselse ring ligt.

Voor de dagvluchten besluit de regering tot een meer billijke verdeling van de hinder, rekening houdend met volgende principes: (1) een nauwkeurige evaluatie van de huidige situatie, conform de aanpak voor de nachtvluchten (kadaster van het geluid, geluidsimpact zone per zone en evenwichtige spreiding) en (2) een verhoging van de opstijgtaksen voor de luidruchtige vliegtuigen met een QC hoger of gelijk aan 12, die opstijgen tussen 21 u. en 23 u. en tussen 6 u. en 8 u.

Bovendien zullen in het algemeen wat piste 25 rechts betreft, de vliegprocedures geoptimaliseerd worden door het achteruitschuiven met 300 meter van de opstijgdrempel.

De regering zal tenslotte de procedures inzake 'Noise Abatements' versterken en op hun toepassing waken."

Het regeringsakkoord van 20 juli 2003 heeft aanleiding gegeven tot verscheidene overgangsmaatregelen voor de uitvoering ervan, inzonderheid wat betreft het Preferential Runway System dat in werking is gesteld in het kader van de invoering van het Stable Runway Concept. Bij beslissing van 22 juli 2003 verlopen de nachtvluchten van zware vliegtuigen (QC tussen 4 en 12) richting Huldenberg voortaan via baan 20.

5.6. Op 25 juli 2003 is een werkgroep opgericht: BRUNORR (Brussels Airport Noise Reduction and Redistribution). Die werkgroep bestaat uit

de vertegenwoordigers van BIAC, Belgocontrol en het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV).

Op 26 september 2003 is een "Stappenplan voor de spreiding van de dag- en nachtvluchten op de luchthaven Brussel-Nationaal" uitgewerkt door de werkgroep-BRUNORR. Dat plan heeft tot doel alle stappen voor te stellen die nodig zijn om het regeerakkoord van 10 juli 2003 uit te voeren. Dat stappenplan wordt op 30 september 2003 door het onafhankelijk internationaal orgaan Eurocontrol bekrachtigd.

De initiatieven die in dat plan worden voorgesteld, zijn ingedeeld in drie "fasen":

- 1/ spreiding op basis van het gebruik van de banen;
- 2/ spreiding op basis van de gekozen routes;
- 3/ investeringen in infrastructuur.

Voordat die fasen worden uiteengezet, wordt eerst uitgelegd hoe de geluidshinder die door de omwonenden wordt ervaren, zal worden geëvalueerd (het 'geluidskadaster').

Met de eerste "fase" van de maatregelen die in het plan worden voorgesteld, wil men de vluchten spreiden door meer afwisseling te brengen in het gebruik van de verschillende bestaande start- en landingsbanen. Die spreiding is onderzocht door de werkgroep-BRUNORR op basis van een spreidingsmaatregel waarbij wordt berekend hoeveel toestellen boven de zes zones, in het onmiddellijke verlengde van de banen, opstijgen en landen:

- Zone 1, in het verlengde van 25R: Diegem/Haren
- Zone 2, in het verlengde van 07R: Zaventem
- Zone 3, in het verlengde van 20: Wezembeek-Oppem
- Zone 4, in het verlengde van 25L: Erps-Kwerps
- Zone 5, in het verlengde van 07L: Steenokkerzeel
- Zone 6, in het verlengde van 02: Perk

Het aantal vluchten wordt gewogen op basis van het soort beweging (opstijgen of landen), het vliegtuigtype en het tijdstip (dag, avond of nacht).

Vervolgens is een overzicht gemaakt van de verschillende mogelijke scenario's voor een gelijktijdig gebruik van de banen, waarbij de beperkingen in acht zijn genomen die het gevolg zijn van de weersomstandigheden, de technische regels van het luchtvaartverkeer (onder meer de technische faciliteiten waarmee de banen uitgerust moeten zijn), en de capaciteit. Rekening houdend met de veiligheid zijn acht scenario's in aanmerking genomen, die verschillen op het stuk van de capaciteit. Andere scenario's zijn, volgens de verwerende partij om diverse meteorologische of procedurele redenen (onverenigbaarheid met de bestaande of geplande routes), niet in aanmerking genomen.

Op basis van die in aanmerking genomen scenario's zijn een twintigtal concrete scenario's voor het gebruik van de banen per week onderzocht. Het scenario dat gekozen is maakt, volgens de verwerende partij, een maximale spreiding mogelijk, waarbij rekening wordt gehouden met de beperkingen qua veiligheid en capaciteit.

5.7. Op 3 december 2003 is er binnen de federale regering met betrekking tot de spreiding een "princiepsakkoord" afgesloten, met dien verstande dat de goedgekeurde regeling beschouwd moet worden als een voorlopige regeling:

- 1/ het geluidskadaster: de methodologische principes worden aanvaard, mits het model door maatregelen "ter plaatse" wordt bekrachtigd;
- 2/ het gebruik van de banen: scenario A31, zoals dat is gewijzigd naar aanleiding van de opmerkingen van BIAC en Belgocontrol en na nog een wijziging om de situatie voor zone 3 (Wezembeek-Oppem) te verlichten, wordt aanvaard;
- 3/ de vliegroutes: een aantal bestaande opstijgprocedures voor baan 25R worden als volgt gewijzigd:
 - richting noorden en oosten (bakens Helen, Denut, NIK): het concentratie-effect, dat voortvloeit uit de verplichting om "way points" te gebruiken (draaien boven een bepaald punt), valt weg; voortaan kan de bocht worden genomen nadat een bepaalde hoogte is bereikt (700 voet).

- richting zuiden: voor toestellen die tijdens het weekend overdag vertrekken, wordt de Chabert-route weer ingevoerd. Daarbij wordt in zuidelijke richting opgestegen, in rechte lijn boven Brussel.

Voorts voorziet het verslag nog in een vliegverbod voor vliegtuigen die het meest geluidshinder veroorzaken (QC >24) (lees: 4) tussen 6 uur en 7 uur 's morgens.

De tenuitvoerlegging van die beslissing is geschorst bij arrest nr. 126.699 van 19 december 2003.

Op 16 januari 2004 heeft de Ministerraad meer bepaald de beslissing van 3 december 2003 ingetrokken.

5.8. Ondertussen worden op 24 december 2003 nieuwe maximale windcomponenten vastgesteld, namelijk 5 knopen voor staartwind (in plaats van 10) en 15 knopen voor zijwind, waarbij deze componenten gelijkelijk gelden voor de banen 25R, 25L en 20. Tegen die wijziging, die op 4 februari 2004 bekendgemaakt is in de AIP, is op 10 februari 2004 een vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid ingesteld (A.147.431/XIII-3249). Die wijziging is ingetrokken op 13 februari 2004.

5.9. Op 28 februari 2004 stelt de Minister van Mobiliteit een nieuw plan van preferentieel baangebruik vast ("Preferential Runway System") en vraagt hij "aan BELGOCONTROL om de AIP, hoofdstuk EBBR AD 2.20.7.2.2 Preferential Runway System op de volgende manier aan te passen:

		Day		Night	
		0500 to 1559	1600 to 2159	2200 to 0159	0200 to 0459
Monday	TOF	25R		20	07R/07L/02
	LDC	25R/25L		25L/25R	02
Tuesday	TOF	25R		25R/20	
	LDC	25R/25L		25R/25L	
Wednesday	TOF	25R		25R	02/07R/07L
	LDC	25R/25L		25R/25L	02
Thursday	TOF	25R		25R/20	
	LDC	25R/25L		25R/25L	
Friday	TOF	25R		20	02/07R/07L
	LDC	25R/25L		25R/25L	02
Saturday	TOF	07R/07L/02 (odd week) 25R (even week)		25L	
	LDC	02 (odd week) 25R/25L (even week)		25R	
Sunday	TOF	20	25R/25L	25R/20	
	LDC	25R	25R/25L	25R/25L	

en per NOTAM en door publicatie in de AIP de nodige schikkingen te treffen voor inwerkingtreding van het baangebruik de nacht 18 maart 2003 (lees: van het baangebruik 's nachts op 18 maart 2004) en door publicatie in de AIP de nodige schikkingen te treffen voor inwerkingtreding van het baangebruik voor de dag 18 april 2003 (lees: van het baangebruik overdag op 18 april 2004)".

6. Bewoners van zone 3 hebben tegen de voornoemde beslissing van 28 februari 2004 een beroep tot nietigverklaring ingesteld, en een vordering tot schorsing (A. 148.551/XIII-3289). De vordering tot schorsing is afgewezen bij arrest nr. 129.411 van 17 maart 2004.

7. Op 27 februari 2004, de dag vóór de genoemde beslissing is genomen, heeft de directeur-generaal van de luchtvaart BELGOCONTROL gevraagd de nieuwe maximale windcomponenten bekend te maken, dat wil zeggen een terugkeer naar de situatie van vóór 13 juni 2003, met onder meer een maximale staartwindcomponent van 8 knopen, zoals dat het geval was sedert 1983.

Bij instructie van 18 maart 2004 heeft de Minister van Mobiliteit, op verzoek van de piloten en van de Belgian Cockpit Association, de maximale windcomponenten nogmaals gewijzigd en laten verschillen naargelang van de gebruikte baan:

- 5 knopen staartwind, 15 knopen zijwind voor de banen 25R, 25L, 07L en 07R;
- 0 knopen staartwind, 15 knopen zijwind, voor de banen 20 en 02 (de piloten hadden laten weten dat ze systematisch een individuele afwijking zouden vragen indien de banen 20 en 02 zouden worden gebruikt bij staartwind).

8. De conclusie van een veiligheidsstudie van 6 mei 2004, gemaakt op verzoek van het directoraat-generaal Luchtvaart, is volgens de verwerende partij dat "de internationale normen (ICAO) van 15 knopen zijwind en 5 knopen staartwind 's nachts probleemloos toegepast kunnen worden op de banen 02/20, en overdag voor de landingen; het opstijgen overdag op de banen 02/20 is evenwel voorlopig onvoldoende veilig wanneer de staartwind meer bedraagt dan 0 knopen".

Op 17 mei 2004 wijzigt de Minister van Mobiliteit als gevolg van die studie de maximale windcomponenten opnieuw in die zin. Die wijziging is per NOTAM (“Notice to Airmen”) bekendgemaakt en op 10 juni 2004 in werking getreden.

9. Kort daarvoor, op 12 mei 2004, heeft het studiebureau Airport and Aviation consultancy division (AAC) een verslag ingediend in opdracht van BIAC, met betrekking tot de veiligheid van het baangebruik. Daaruit blijkt inzonderheid dat “wat betreft de continuïteit van de operaties en de veiligheidsaspecten, baan 20-02 niet in vergelijking komt met de overige banen”, dat “het gebruik van baan 20-02 terwijl ook de andere banen beschikbaar zijn, de veiligheidsmarges sterk beperkt” en dat “zulk een baan ten opzichte van de andere banen alleen meer veiligheid kan bieden bij een sterke tegenwind, gezien alle andere beperkingen die het gebruik van die baan met zich meebrengt” (blz. 16). Daarin staat ook, wat betreft de maximale windcomponenten, dat de aanvaardbare staartwind om te landen op baan 02 beperkt moet worden tot 0 knopen (blz. 57).

10. Op 17 januari 2005 worden de maximale staart- en zijwindcomponenten voor de banen 07 en 25 opnieuw gewijzigd en respectievelijk opgetrokken tot 7 en 20 knopen in plaats van 5 en 15 knopen. De maximale windcomponenten voor de banen 02 en 20 worden niet gewijzigd (‘s nachts: 5 en 15 voor baan 02; overdag: 5 en 15 voor het landen op de banen 02/20 en 0 en 15 voor het opstijgen vanaf de banen 02/20). Die wijziging is op 17 maart 2005 in werking getreden.

11. Bij een arrest gewezen op 17 maart 2005 beveelt het hof van beroep van Brussel, rechtsprekend in kort geding, op een vordering ingesteld door 43 bewoners van de Brusselse Zuidrand,

- de voorlopige stopzetting van het gebruik van baan 02 voor het landen overeenkomstig het “plan Anciaux bis”, in afwachting van een nieuw onderzoek en van de goedkeuring door de Belgische Staat van een evenwichtigere aanpak van de geluidshinder veroorzaakt door het landen op baan 02, of van de rechterlijke uitspraak ten gronde,
- en beschikt het dat de dwangsommen die van toepassing zijn voor iedere landing die geschiedt in strijd met de bovengenoemde maatregelen, berekend worden vanaf de 40^e kalenderdag na de betekening van het arrest.

12. Op 18 april 2005 wordt de bestreden beslissing genomen, die luidt als volgt:

" Beslissing Ministerraad op voorstel van Minister van Mobiliteit, Renaat Landuyt
Datum: 18 april 2005
Betreft: Beslissing inzake de uitvoering van het arrest van het Hof van Beroep

Arrest van het Hof van Beroep

"De rechter van het Hof van beroep te Brussel heeft volgende beslist:

(...)"

1. Voorlopige uitvoering van de voorlopige beslissing van het Hof van Beroep te Brussel

Ingevolge het arrest van het Hof van Beroep, beslist de Ministerraad tot de volgende voorlopige wijziging van het preferentieel baangebruik:

Voor de nacht:

Op dinsdagmorgen, donderdagmorgen, zaterdagmorgen, telkens van 03:00 tot 05:59 wordt het huidige preferentieel baangebruik, gedefinieerd als "Opstijgen van banen 07L&R en 02 en Landen op baan 02", vervangen door het volgende preferentieel baangebruik: "Opstijgen van banen 07L&R en Landen op baan 20". Deze configuratie kan enkel op de bovenbepaalde uren worden gebruikt.

In geval van afwijking van dat preferentieel baangebruik wordt het volgende bepaald:

- Indien de windcomponenten voor baan 20, voor de nacht gedefinieerd als "15 knopen zijwind, 5 knopen rugwind, windstoten inbegrepen", overschreden zijn, wordt de volgende configuratie gevlogen: "Opstijgen van banen 07L&R en 02 en Landen op baan 02".
- Indien de windcomponenten voor de banen 07, gedefinieerd als "20 knopen zijwind, 7 knopen rugwind, windstoten inbegrepen", overschreden zijn, wordt de volgende configuratie gevlogen: "Opstijgen van baan 25R voor de noordelijke, westelijke en zuidelijke bestemmingen. Opstijgen op baan 20 voor de oostelijke bestemmingen, en Landen op banen 25R en L".

Voor het weekend :

Het huidige alternerend preferentieel baangebruik wordt vervangen door volgende preferentieel baangebruik voor elke zaterdag:

- Vanaf 06:00 tot 14:00 of het uur waarop de gevraagde opstijg- en landingscapaciteit lager is dan de capaciteit van de configuratie "Opstijgen van baan 20 en Landen op banen 25R en L": "Opstijgen van baan 25R en Landen op banen 25 R en L".
- Vanaf 14:00, of het uur waarop de gevraagde opstijg- en landingscapaciteit lager is dan de capaciteit van de onderstaande configuratie, tot 23:00 : "Opstijgen van baan 20 en Landen op banen 25R en L"

Voor de zondag wordt het volgende bepaald:

- Van 06:00 tot 16:59, of het uur waarop de gevraagde opstijg- en landingscapaciteit hoger is dan de capaciteit van de configuratie: "Opstijgen van baan 20 en Landen op banen 25R en L"

- Vanaf bovenbepaald moment tot 22:59 : “Opstijgen van baan 25R en Landen op banen 25R en L”.

De geldende vliegprocedures voor de dag en de nacht blijven ongewijzigd.

In het kader van de uitvoering van het arrest van het Hof van Beroep, bevestigt de regering eveneens de verhoging van de windcomponenten op banen 25L&R en 07L&R naar “20 knopen zijwind, 7 knopen rugwind windstoten inbegrepen”.

De Minister van Mobiliteit zal de nodige instructies geven aan Belgocontrol teneinde bovenstaande beslissingen te implementeren voor 27 april 2005, na uitvoering van de gebruikelijke veiligheidsanalyses.

2. Beslissingen ten gronde

Teneinde de rechten van alle omwonenden te vrijwaren, de rechtszekerheid van de definitieve regeringsbeslissingen inzake de geluidshinder door vluchten van en naar Brussel-Nationaal te vergroten en het evenwicht tussen de levenskwaliteit en de uitbating van de luchthaven wettelijk te verankeren, wordt aan de Minister van Mobiliteit gevraagd om een voorontwerp van wet voor te bereiden die de procedure van analyse, consultatie en besluitvorming inzake de wijziging van het preferentieel baangebruik, vliegprocedures en exploitatiebeperkingen vastlegt op grond van artikel 23 van de Grondwet.

De definitieve beslissingen worden voorafgegaan door een grondige studie en analyse van de geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal en de impact van de verschillende configuraties van baangebruik en vliegprocedures.”

Op te merken valt dat de beslissing in werkelijkheid niets wijzigt aan het gebruik van de banen op zondag. Volgens de verwerende partij is dit punt per vergissing in de tekst opgenomen.

13. Op 20 april 2005 schrijft de Minister van Mobiliteit de gedelegeerd bestuurder van BELGOCONTROL het volgende:

" Teneinde gevolg te geven aan het arrest van het Hof van Beroep te Brussel van 17 maart 2005, vraag ik u en uw diensten om het preferentieel gebruik van de baan 02, zoals voorzien in de instructies d.d. 28 februari 2004 en 17 mei 2004 tijdelijk op te schorten in afwachting van verdere studie en de goedkeuring door de Belgische regering van een vernieuwde aanpak van de geluidshinder ten gevolge van het landen op de baan 02.

Ingevolge het arrest van het Hof van Beroep, beslist de Ministerraad tot de volgende voorlopige wijziging van het preferentieel baangebruik :

Voor de nacht :

(de inhoud van de beslissing van de voornoemde Ministerraad wordt overgenomen)

Voor de zaterdag:

(de inhoud van de beslissing van de voornoemde Ministerraad wordt overgenomen)

De huidige instructie beoogt om uitvoering te geven aan het hoger vermeld arrest van 17 maart 2005 voor wat betreft de tijdelijke opschorting van het landen op baan 02, terwijl het tegelijkertijd de spreidingsfilosofie niet in vraag wenst te stellen. De regering heeft zich in de voorlopige uitvoering van het arrest laten leiden door een evenwichtige herverdeling van de vluchten over de verschillende zones rond de luchthaven, op de volgende manier :

- Met uitzondering van het beperkt aantal landingen in de tweede helft van de nacht voor de drie vermelde nachten, zullen alle landingen zoals vroeger gebeuren op de banen 25, tenzij de weeromstandigheden of werken dat verhinderen.
- De wijzigingen voor de vertrekken die het schrappen van de baan 02 impliceert, zijn verdeeld over de beschikbare banen 20 en 25R.

Met uitzondering van de hoger vermelde afwijkingsprocedure van het preferentieel baangebruik voor de nacht op dinsdagmorgen, donderdagmorgen en zaterdagmorgen van 03:00 tot 05:59, blijven alle geldende A.I.P. bepalingen inzake afwijkingen van het preferentieel baangebruik blijven van toepassing. De geldende vliegprocedures voor de dag en de nacht blijven ongewijzigd.

De instructie moet ten laatste op 27 april 2005 in werking treden.

Ik reken erop dat u en uw diensten deze instructie spoedig zullen implementeren met inachtnaam van alle geldende veiligheidsprocedures en -regels.

(...)"

14. Bij een brief van 22 april 2005 heeft de gedelegeerd bestuurder van BELGOCONTROL de Minister het volgende geantwoord:

" Overeenkomstig uw brief (...) van 20 april 2005, hebben mijn diensten alle passende maatregelen getroffen om vanaf 26 april aanstaande de door de regering bevolen aanpassingen in de beste voorwaarden ten uitvoer te brengen.

Die wijzigingen die per NOTAM onverwijld zijn bekendgemaakt zullen worden bevestigd door middel van een bekendmaking in de AIP bij de volgende aanpassing van 9 juni 2005.

(...)"

Overwegende dat de verwerende partij een eerste exceptie van niet-ontvankelijkheid van het beroep opwerpt, op de grond dat het volgens haar “kennelijk doelloos” is; dat ze betoogt dat de Ministerraad niets beslist heeft, dat de nota “Beslissing Ministerraad op voorstel van Minister van Mobiliteit, Renaat Landuyt” van 18 april 2005 alleen is voorgelegd aan het kernkabinet, dat ermee heeft ingestemd in politiek opzicht, maar ze niet heeft goedgekeurd; dat ze het bewijs ervan vindt in de omstandigheid dat de beslissing niet is ondertekend door de secretaris van de Ministerraad en niet is genotificeerd;

Overwegende dat de stelling van de verwerende partij erop neerkomt dat iedere betekenis wordt ontzegd aan de woorden “Beslissing Ministerraad”, naar luid waarvan de Minister van Mobiliteit uitdrukkelijk gelast wordt de nodige instructies te geven aan BELGOCONTROL “teneinde bovenstaande beslissingen te implementeren voor 27 april 2005, na uitvoering van de gebruikelijke veiligheidsanalyses”; dat het wel degelijk een beslissing betreft, die de minister aan BELGOCONTROL ter kennis gebracht heeft bij brief van 20 april 2005, waarin de minister preciseert dat “de Ministerraad (beslist heeft) tot de volgende voorlopige wijziging van het preferentieel baangebruik”; dat de exceptie niet opgaat; dat er voorts grond bestaat om het onderwerp van het beroep ambtshalve uit te breiden tot de daarop volgende “instructies” die de Minister van Mobiliteit op 20 april 2005 gegeven heeft aan BELGOCONTROL;

Overwegende dat de verwerende partij een tweede exceptie van niet-ontvankelijkheid opwerpt, gegrond op de aard van de beslissing waarvan de schorsing van tenuitvoerlegging wordt gevorderd; dat ze betoogt dat de bestreden beslissing geen bestuurshandeling is die vóór de Raad van State kan worden aangevochten omdat ze geen handeling is die bestemd is om juridische gevolgen te doen ontstaan; dat de verplichting voor BELGOCONTROL om de tabel met een preferentieel systeem van gebruik van de banen bekend te maken aan dit systeem geen enkele bijzondere juridische uitwerking verleent, dat het systeem van gebruik van de banen vervat in de bestreden handeling niet aldus beschouwd kan worden dat het bindende kracht heeft, vermits het bepaaldelijk bestempeld wordt als “preferentieel”, dat een zodanig systeem rechtstreeks in concurrentie komt te staan met een reeks andere, al dan niet bindende criteria, ofwel van meteorologische aard, ofwel met betrekking tot de staat van de banen, ofwel inzake de praktische organisatie; dat het volgens haar wel degelijk de toewijzing van de baan door BELGOCONTROL is die door de piloten in acht moet worden genomen krachtens artikel 27, 5/, van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen; dat ze eraan herinnert dat artikel 3 van het beheerscontract bepaalt dat BELGOCONTROL tot taak heeft de luchtverkeersveiligheid te garanderen en preciseert dat het daartoe belast is met de dienst van het luchtverkeer in de luchthaven Brussel-Nationaal en zijn naderingsgebieden; dat ze betoogt dat het alleen die uiteindelijke vaststelling, op basis van die criteria, is van de te gebruiken baan die “juridische gevolgen” doet ontstaan ten aanzien van de piloten en dat de tabel slechts richtlijnen bevat die BELGOCONTROL kan beslissen al dan niet toe te passen; dat ze voorts beschouwt dat de bekendmaking van dat systeem in de AIP evenmin een aanwijzing is waaruit kan worden geconcludeerd dat het bindend is,

vermits - zoals is aangegeven in arrest nr. 126.669 van 19 december 2003 - de AIP louter maatregelen van technische uitvoering zijn; dat ze tevens erop wijst dat de bestreden beslissing niet de luchtverkeersveiligheid betreft, doch de spreiding van de geluidshinder als gevolg van het luchtverkeer en dat uit artikel 8 van het beheerscontract volgt dat BELGOCONTROL alleen door zich op zijn hoofdtak toe te leggen, te weten de veiligheid, kan meewerken en het systeem van preferentieel gebruik van de banen kan uitvoeren, met het oog op de spreiding van de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer; dat ze eruit concludeert dat de handeling geen bindende kracht heeft;

Overwegende dat artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen als volgt luidt:

“De begrenzingen van het vluchtinlichtingengebied van Brussel alsmede deze van de algemene verkeersleidingsgebieden, van de plaatselijke verkeersleidingsgebieden, van de vluchtadviesroutes, de ATS-routes, de luchtvaartterreinverkeersgebieden en de klasse ATS-luchtruimen binnen het luchtruim bepaald in § 1, 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”;

Overwegende dat uit die bepaling volgt dat, hoewel de begrenzingen van inzonderheid de ATS-routes (Air Traffic Services - Luchtverkeerdienstverlening) vastgesteld worden door de minister die belast is met het bestuur van de luchtvaart of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, niet uitdrukkelijk wordt voorzien in regels inzake het gebruik van de banen, die nochtans als zodanig worden gedefinieerd in artikel 1 van het genoemde besluit; dat een beslissing zoals die welke door de Ministerraad is vastgesteld en door de Minister van Mobiliteit op 20 april 2005 ter kennis is gebracht van BELGOCONTROL en die de laatstgenoemde instelling onder meer moet nemen om de technische uitvoeringsmaatregelen “Airport Information Publication” (A.I.P.) vast te stellen en bekend te maken, zodoende een handeling is die onmiddellijk rechtsgevolgen heeft en bijgevolg kan worden bestreden voor de Raad van State; dat het spreidingsplan voor het preferentieel baangebruik, bekendgemaakt in de A.I. P., wel degelijk bindend is, zoals de woorden “will be assigned” aangeven; dat het niet kan worden beschouwd als een loutere gedragslijn; dat er niet mag worden van afgeweken, tenzij in bijzondere omstandigheden, om veiligheidsredenen, in voorkomend geval op verzoek van de piloot; dat de piloot in dat geval een schriftelijk verslag zal moeten indienen bij de luchthavenautoriteiten (punt 7.1. van de A.I.P.); dat de exceptie niet opgaat;

Overwegende dat de verwerende partij een derde exceptie van niet-ontvankelijkheid ontleent aan de omstandigheid dat de verzoekers geen belang hebben bij hun beroep; dat ze enerzijds betoogt dat de aangevochten beslissing hun geen enkel nadeel berokkent, daar ze geen enkele reglementaire kracht heeft, niet bindend is en er niet toe strekt juridische gevolgen te hebben; dat ze anderzijds van oordeel is dat de verzoekers, die de geluidshinder moesten ondervinden die inherent is aan landingen op baan 02, er geen belang bij hebben de schorsing te vorderen in zoverre de bestreden handeling hun als gevolg van die landingen een voordeel kan verlenen vergeleken met de vroegere situatie; dat ze aanvoert dat de verzoekers, die wonen in het verlengde van baan 02, geluidshinder moesten ondervinden die inherent is aan landingen op die baan, welke geluidshinder is weggefallen; dat de verwerende partij voorts echter betoogt dat “het aantal vluchten over zone 3, waarvan de verzoekers beweren dat ze daar wonen, terwijl dat gegeven onjuist is omdat ze zelfs verder verwijderd zijn van de luchthaven Brussel-Nationaal dan de bewoners van zone 3, wellicht zal afnemen als gevolg van de bestreden handeling (zie de cijfers van 102 opstijgingen vanaf baan 20 in plaats van 129 landingen op baan 02 op zaterdag)”; dat ze eraan toevoegt dat opstijgingen vanaf baan 20, in tegenstelling tot de landingen, via andere routes kunnen plaatshebben en aldus een betere spreiding van de geluidshinder kunnen meebrengen; dat ze concludeert dat de verzoekers geen enkel voordeel zouden halen uit de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling;

Overwegende dat de exceptie ontleend aan de omstandigheid dat de beslissing geen bindend karakter zou hebben, verband houdt met de exceptie ontleend aan de aard van de bestreden handeling, een exceptie die is afgewezen; dat de verzoekers voorts wonen op het traject van de baan van de vliegtuigen die opstijgen vanaf baan 20, doch niet rechtstreeks in het verlengde van baan 02, die voor het landen wordt gebruikt; dat ze de geluidshinder moesten ondervinden als gevolg van de landingen op baan 02, maar in mindere mate dan de inwoners die net onder het traject van die landingsbaan wonen; dat in ieder geval niet kan worden beschouwd dat er op zijn minst sprake zou zijn van een compensatie tussen de afschaffing van de landingen op baan 02, die onder meer slechts één zaterdag op de twee plaatshadden, en de opstijgingen vanaf baan 20, die alle zaterdagen plaatsvinden van 13.00 GMT tot 22.00 GMT; dat de verzoekers wel degelijk een belang hebben bij hun beroep;

Overwegende dat de verwerende partij het feit laakt dat de procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid is gevolgd; dat ze betoogt dat de

verzoekers reeds op 18 april 2005 kennis hadden van de bestreden handeling, de dag waarop ze is gesteld, vermits deze handeling op diezelfde datum door de geschreven pers was aangekondigd; dat ze de verzoekers verwijt tot 27 april te hebben gewacht om hun vordering in te stellen; dat ze bovendien van oordeel is dat het beweerde gevaar niet meer dreigend was toen het verzoekschrift is ingediend, maar integendeel reeds was voltrokken;

Overwegende dat de toepassing van de procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid, die de uitoefening van de rechten van verdediging en het onderzoek van de zaak tot een strikt minimum beperkt, uitzonderlijk moet blijven, en alleen kan worden aanvaard wanneer het gevaar dat de schorsingsprocedure beoogt te voorkomen dreigend is, en op voorwaarde dat de eisende partij al het nodige heeft gedaan om de schade te voorkomen en om de zaak zo spoedig mogelijk aanhangig te maken bij de Raad van State; dat de dringende noodzakelijkheid niet alleen mag worden beoordeeld op basis van het feit dat de daadwerkelijke uitvoering van de handeling waarvan de schorsing wordt gevorderd ophanden is, maar ook op basis van de datum van de kennisgeving of, in voorkomend geval, van de kennisneming van die handeling, de uitvoerbaarheid ervan en de houding van de verzoekende partij;

Overwegende dat in het onderhavige geval de vordering is ingesteld op 27 april 2005; dat de naarstigheid waarmee de verzoekers gehandeld hebben niet aan kritiek onderhevig is; dat aangenomen moet worden dat een tijdsperiode van negen dagen om effectief en genoegzaam kennis te nemen van de op 20 april 2005 aan BELGOCONTROL ter kennis gebrachte beslissing normaal is; dat die genoegzame kennis niet diezelfde dag kon worden verkregen via de pers; dat het volgen van de procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid de verwerende partij niet verhinderd heeft een nota met opmerkingen mee te delen en een administratief dossier in te dienen; dat bovendien uit de beslissing volgt dat ze reeds op 27 april is toegepast; dat het volgen van de gewone procedure derhalve niet kan voorkomen dat het nadeel dat de verzoekers aanvoeren om het volgen van de procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid te rechtvaardigen reeds ruimschoots heeft plaatsgehad; dat de exceptie moet worden afgewezen;

Overwegende dat de verzoekers een derde middel ontleen aan “schending van het algemene beginsel dat een bestuurshandeling op materieel juiste, relevante en wettelijk aanvaardbare motieven moet steunen, alsmede aan schending van het koninklijk besluit van 25 september 2003 tot vaststelling van

regels en procedures met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal, inzonderheid van artikel 3 ervan, en aan schending van het algemeen evenredigheidsbeginsel, doordat bij de bestreden beslissing op een zuiver voluntaristische basis (dit wil zeggen door niet meer hoofdzakelijk te steunen op de kenmerken van de verschillende banen en op de windrichting) een groot deel van de opstijgende vliegtuigen naar baan 20 is verplaatst, en deze beslissing tot gevolg heeft dat de geluidshinder van vliegtuigen aanzienlijk toeneemt voor de verzoekende partijen, inzonderheid gedurende de weekends en zonder dat wordt voorzien in een begeleidende maatregel (onteigening of geluidsisolatie)”; dat de verzoekers de verwerende partij inzonderheid verwijten dat ze “heeft nagelaten er rekening mee te houden dat de wijken waar de verzoekende partijen wonen, zelfs vóór 2004 reeds het meest overvlogen werden door de vliegtuigen van Brussel-Nationaal”; dat ze aanvoeren dat ze “de enige zijn die zich onder de stroom van opstijgende vliegtuigen van drie banen van de luchthaven bevonden (zie de bijlagen 2 en 3/1 tot 3/6)” en “dat de bestreden beslissing bijgevolg leidt tot een nieuwe concentratie van vluchten over de Brusselse Oostrand gedurende de weekends, die normalerwijs periodes van de week zijn die voor rust bestemd zijn, en dat ze beschouwd moet worden als totaal onevenredig met het nagestreefde oogmerk”; dat ze eraan herinneren dat “de verwerende partij integendeel heeft verklaard de hinder te willen beperken en spreiden (zie bijlage 13 en het regeringsakkoord van 22 februari 2002 (...), waaruit weliswaar geen rechtsregels voortkomen, doch standpunten die de verwerende partij ertoe noopten haar beslissing meer te rechtvaardigen), zodat de bestreden beslissing, wegens het niet-rechtvaardigen van deze tegenstrijdigheid, niet steunt op deugdelijke motieven”; dat ze ten slotte verwijzen naar artikel 3 van het voormelde koninklijk besluit van 25 september 2003, dat bepaalt: “De minister volgt voor de geluidsproblematiek op de luchthaven Brussel-Nationaal een evenwichtige aanpak”;

Overwegende dat de verzoekende partijen een vierde middel ontleen aan schending van het algemeen administratiefrechtelijk beginsel luidens hetwelk elke administratieve handeling moet steunen op feitelijk juiste, relevante en wettelijk aanvaardbare motieven, aan schending van artikel 23, derde lid, 2/, van de Grondwet juncto artikel 8.1. van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en aan schending van het standstill-beginsel, doordat bij de bestreden beslissing op een “voluntaristische” basis besloten is een groot deel van de opstijgende vliegtuigen naar baan 20 te verplaatsen, en deze beslissing tot gevolg heeft dat de geluidshinder van vliegtuigen aanzienlijk toeneemt voor de verzoekende partijen; dat ze in een eerste onderdeel beklemtonen dat baan 20, onder het enkele voorbehoud van het

gebruik als startbaan 's nachts en overdag op zondag sedert 18 april 2004, tot dusver hoofdzakelijk om veiligheidsredenen slechts sporadisch is gebruikt; dat ze in een tweede onderdeel aanvoeren dat de hierboven gememoreerde bepalingen en beginselen, die de verzoekers het recht garanderen op gezondheid en op een gezond leefmilieu een administratieve overheid verbieden een beslissing te nemen die tot gevolg heeft de door de burgers ondervonden milieuhinder en de schending van hun privé- en gezinsleven te doen toenemen, althans zonder dwingende reden en zonder enige compensatie voor de bevolking in de vorm van onteigening of subsidies voor geluidsisolatie; dat ze preciseren dat “in het onderhavige geval de toename van de genoemde hinder en schendingen (elke zaterdag van 14uur tot 23uur) aanzienlijk zal zijn en niet alleen het gevolg zal zijn van het vaker gebruik maken van baan 20, maar eveneens van het feit dat, gelet op de eigen kenmerken van deze baan (korter en hellend naar het zuiden) het gebruik ervan meer geluidshinder en meer gevaar meebrengt en doordat ze uitsluitend in het weekend meer gebruikt zal worden zonder enige compensatie voor de verzoekers in de vorm van onteigening of subsidies voor geluidsisolatie”; dat ze van oordeel zijn dat “de beslissing om baan 20 intensiever te gebruiken dus niet kon worden genomen zonder een dwingende reden en in een mate die aanvaardbaar is in verhouding tot het beoogde doel, die in casu ontbreekt” en dat noch de bestreden beslissing, noch het dossier van de verwerende partij een zodanige reden bevatten; dat ze aanvoeren dat om het arrest van het hof van beroep te Brussel van 17 maart 2005 in acht te nemen, de verwerende partij kon terugkeren naar de situatie die gold vóór 27 februari 2004; dat ze opmerken dat in de nota van 23 juni 2003 van BIAC en BELGOCONTROL aan de federale regering andere scenario's worden voorgesteld die kunnen leiden tot een billijke spreiding van de geluidshinder, die niet zijn onderzocht met de objectiviteit en de ernst vereist in een zo kiese aangelegenheid; dat ze opmerken dat de verwerende partij aangekondigd had dat ze de door de omwoners van de luchthaven ondervonden hinder wilde “verminderen” en niet omgekeerd en haar beslissing wilde nemen “rekening houdend met de overvlogen bevolking en/of gebieden”; dat ze betogen dat “aangezien de bestreden beslissing genomen is zonder dat een objectief en ernstig onderzoek is verricht naar de talrijke mogelijke scenario's voor billijke spreiding en bovendien de ommekeer in het standpunt van de verwerende partij erin wordt bevestigd doch niet gewettigd, het haar aan materieel juiste, relevante en juridisch aanvaardbare motieven ontbreekt”;

Overwegende dat het middel, dat op het eerste gezicht en bij de huidige stand van het dossier ontvankelijk lijkt en de nietigverklaring lijkt te kunnen

meebrengen, zich als ernstig aandient in de zin van artikel 17, § 2, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zonder dat een lang en omstandig onderzoek nodig is, dat onverenigbaar is met het begrip “kort geding”;

Overwegende dat, wat betreft het derde en het vierde middel samen beschouwd, uit de tijdens de debatten voorgelegde stukken, onder meer die betreffende de radartracés van de vliegtuigen die opstijgen vanaf de banen 25R, 25L en 20, blijkt dat enerzijds de aangevochten beslissing gevolgen heeft voor het recht van de verzoekers op gezondheid en op een gezond leefmilieu, dat wordt beschermd bij artikel 23 van de Grondwet en bij artikel 8.1. van het EVRM; dat de verzoekers als gevolg van die beslissing te maken hebben met vliegtuigen die iedere zaterdag van 14 tot 23 uur opstijgen vanaf baan 20, terwijl ze door de uitwerking van de beslissing van 28 februari 2004 reeds te maken hebben met vliegtuigen die vanaf diezelfde baan 20 iedere zondag van 06 tot 17 uur opstijgen, en tevens met vliegtuigen die iedere zaterdag van 06 tot 14 uur en iedere zondag van 17 tot 23 uur, zonder nog te spreken van de nachtvluchten, te weten in de week wanneer ze moeten kunnen genieten van hun nachtrust en ze gewoonlijk thuis zijn, vertrekken vanaf baan 25R en een bocht links maken; dat uit de analyse van geluidmeter 46, gelegen te Wezembeek-Oppem, bijvoorbeeld blijkt dat de verzoekers geregeld reeds een geluidsniveau gelegen tussen 65 en 80 decibel ondergaan indien uitsluitend baan 25R of 25L met een bocht links wordt gebruikt, ofwel baan 20, met soms pieken van meer dan 85 dB (zie de zondagen 16.05 en 23.05.2004); dat de aangevochten beslissing het landen op baan 02 weliswaar afschaft, maar dat ze de duur van de geluidshinder doet toenemen tijdens het weekend, d.w.z. tijdens de periodes voorbehouden voor ontspanning, onder meer in gezinsverband; dat voorts de Raad van State op basis van geen enkel stuk in het administratief dossier de motieven kan nagaan op basis waarvan de aanslag op de rechten van de verzoekers zou zijn gerechtvaardigd om een dwingende reden en in een mate die proportioneel aanvaardbaar is in het licht van het beoogde doel, noch de motieven waarom het gebruik van baan 20, dat tot voor kort subsidiair was om redenen van milieu en veiligheid, nog moet worden uitgebreid, inzonderheid rekening houdend met het verslag d.d. 11 mei 2004 van het onafhankelijke adviesbureau Airport and Aviation Consultancy Division (AAC), opgemaakt voor rekening van BIAC; dat dat verslag stelt dat “het gebruik van baan 20-02 terwijl ook de andere banen beschikbaar zijn, de veiligheidsmarges sterk beperkt” en dat “baan 20 een noodpiste moet blijven wanneer de weersomstandigheden daartoe nopen”; dat de verwerende partij tevergeefs betoogt dat het om redenen van capaciteit is dat baan 20 niet vaker wordt

gebruikt; dat capaciteit en veiligheid immers noodzakelijkerwijs hand in hand gaan; dat met andere woorden het feit dat deze baan niet dezelfde veiligheidsgaranties kan bieden, de reden is waarom ze niet vaker mag worden gebruikt; dat de AAC-studie in dit verband het volgende stelt:

- “ Runway 20 as a departure runway has some disadvantages over the two other departure runways at Brussels airport (25R and 07R).
1. Runway 20 has a slope up profile (from 108 ft at tdz. 20 to 184 ft at tdz. 02).
2. The 2987 m. runway length is less than for 25R (3638 m) and 07R (3211 m).
3. In the climb out area of runway 20 some restrictive obstacles are present”;

dat diezelfde studie tevens wijst op veiligheidsproblemen voortvloeiend uit de gezamenlijke opstijgingen vanaf baan 20 en de aankomsten op baan 25R (blz. 44 en 45) (scenario gevolgd op zaterdag van 14 tot 23 uur en op zondag van 06 tot 17 uur), wat volgens de verzoekers - en door de verwerende partij niet wordt ontkend - de vliegtuigen noopt meer vooraan op de baan op te stijgen en in dezelfde mate de nuttige lengte van die baan (2641 m) inkort voor het opstijgen, met een toename van het veiligheidsrisico en het risico van geluidshinder (cf. de beslissing om het opstijgen vanaf 25R 300 meter meer achteruit aan te vatten, precies om de geluidshinder te verminderen); dat, zoals de verwerende partij betoogt, de wijzigingen aangebracht in het spreidingsplan weliswaar steeds tot doel hebben de geluidshinder op een billijke manier te spreiden, wat uit de lezing van het volledige dossier met het gewijzigde plan zou kunnen worden opgemaakt, maar dat ze niet kan uitleggen waarom ze, teneinde het arrest van het hof van beroep ten uitvoer te leggen, een oplossing heeft gekozen die de geluidshinder concentreert zodat de verzoekers ieder weekend eronder te lijden hebben, zoals hierboven is aangegeven, te weten de tijdspanne van de week die voor de rust is bestemd, wanneer de verzoekers gewoonlijk thuis zijn; dat het derde en het vierde middel uit dat oogpunt als ernstig moeten worden beschouwd;

Overwegende dat de verzoekers bij wijze van risico van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel inzonderheid aanvoeren:

- “ 1. De bestreden beslissing leidt tot een veel groter gebruik van baan 20 (als startbaan), vooral tijdens de weekends, die rustperiodes zijn, hetgeen voor de verzoekers een zoveelste stap is in de toename van de geluidslast die reeds voortspoot uit het spreidingsplan van 27 februari 2004 ten opzichte van de hinder die zij tevoren ondervonden. (Ter herinnering, de verwerende partij heeft bij haar beslissing van 22 juli 2003 de geluidshinder voor de verzoekers reeds doen toenemen. Bij die beslissing heeft ze immers besloten dat wanneer de veiligheidscriteria zulks toelaten het opstijgen van zware vliegtuigen (QC tussen 4 en 12) ‘s nachts richting Huldenberg voortaan moet plaatshebben vanaf baan 20 in plaats van baan 25R).

De verzoekers wonen immers onder de samenvloeiing van drie stromen luchtverkeer, namelijk de stroom vliegtuigen die opstijgen van op de banen 25R en 25L en een bocht naar links nemen in oostelijke richting (hetzij ongeveer 50% van die opstijgende vliegtuigen) en de stroom vliegtuigen die opstijgen vanaf baan 20. Dit blijkt duidelijk bij raadpleging van de kaart van stuk nr. 5 en van de radartracés van de vliegtuigen, die de stukken g.1 tot g.3 van de verzoekers vormen.

Ten gevolge van de bestreden beslissing worden de verzoekers immers overgevlogen gedurende 155 van de 168 uren die een week telt; zij hebben te lijden van:

- de vliegtuigen die van op baan 25 rechts opstijgen en die nagenoeg op eenzelfde lijn een bocht naar links nemen (de helft van de overdag opstijgende vliegtuigen, 5 dagen op 7);
- de vliegtuigen die van op baan 25 links opstijgen en die nagenoeg op eenzelfde lijn een bocht naar links nemen (de meerderheid van de opstijgende vliegtuigen, in de nacht van zaterdag op zondag);
- de vliegtuigen die vanaf baan 20 opstijgen, ten oosten van Brussel (3 volledige nachten per week, 2 halve nachten per week en bovendien alle zaterdagen van 14.00 tot 23.00 uur en alle zondagen van 6.00 tot 17.00 uur);
- zonder zelfs te gewagen van de vliegtuigen die landen op baan 02 zodra zulks vereist wordt door de heersende wind (hetgeen 40 tot 50 dagen onafgebroken landingen per jaar vertegenwoordigt).

De toename van de geluidsbelasting voor de verzoekers die het gevolg is van de aanzienlijke toename, iedere zaterdag, van het gebruik van baan 20 waartoe op 18 april 2005 is besloten (ongeveer 150 vliegtuigen extra iedere zaterdag van 14.00 tot 23.00 uur, benevens iedere zondag, zoals door de verwerende partij is besloten op 27 februari 2004) voor opstijgende vliegtuigen is des te groter daar:

- baan 20 de kortste is en naar het zuiden oploopt, zodat opstijgende vliegtuigen harder moeten optrekken, waardoor ze meer geluidshinder veroorzaken (...);
- een vliegtuig bij het opstijgen vanaf een baan die naar het zuiden oploopt, zoals baan 20, veel meer tijd nodig heeft om op te stijgen, waardoor de geluidshinder die het veroorzaakt zich over een aanzienlijk grotere ruimte verspreidt (...).

Die extra geluidshinder betekent een ernstige aantasting van de levenskwaliteit van de verzoekers en van hun goede nachtrust (en dus van hun gezondheid), alsook van de eerbiediging van hun privé- en gezinsleven, en zulks vooral tijdens de weekends, dat wil zeggen tijdens de rustperiodes.

(...)

2. Het intensieve gebruik van baan 02/20 vormt bovendien een groter gevaar voor de veiligheid, inzonderheid van de omwonenden, onder wie de verzoekers.

Het gevaar van het gebruik van deze baan is in december 2003 aangeklaagd door verscheidene luchtvaartmaatschappijen (zie de bijlagen 10 en 11), door de piloten in mei 2004 (blz. 77-78 van bijlage 7) en is duidelijk vermeld in het verslag d.d. 11 mei 2004 van het onafhankelijk adviesbureau AAC, opgemaakt voor rekening van BIAC (bijlage 7).

Ze beschouwen allen dat baan 20/02, gelet op haar kenmerken, gevaarlijker is. Ze beschouwen inzonderheid dat alleen de banen 25L en 25R operationeel zijn bij beperkte zichtbaarheid en dat het gebruik van parallelle banen voor het landen en het opstijgen (te weten de banen 25L en 25R op de luchthaven Brussel-Nationaal) ervoor zorgt dat er meer ruimte is tussen vliegtuigen die de luchthaven naderen, wat het gevaar voor turbulentie en ongevallen vermindert (bijlage 16, § 1, tweede lid). Ze merken ook op dat de apparatuur voor het meten van de wind (meteorologisch station) op de luchthaven niet is gevestigd op een plaats geschikt voor het gebruik van baan 02/20, omdat ze zich bevindt aan het begin van baan 25L (d.w.z. de baan die tot dusver het vaakst wordt gebruikt voor het landen), te weten op meer dan een kilometer van het begin van baan 02 en op zowat een kilometer van het begin van baan 20, zodat vliegtuigen die baan 02/20 gebruiken geen betrouwbare gegevens bezitten met betrekking tot de wind, wat onomstotelijk een toename van het gevaar betekent (bijlage 11, zie inz. § 2, tweede lid, en § 3, tweede lid). Bovendien worden de kruisende baan 20 wordt gebruikt voor het opstijgen, als de banen 25 gebruikt worden voor het landen. Dit is dus de gevaarlijkste configuratie, met opstijgingen die landingen kruisen.

(...)”;

Overwegende, zoals uit het onderzoek van de ontvankelijkheid blijkt, dat, in tegenstelling tot wat de verwerende partij betoogt, de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling, welke handeling rechtsgevolgen ressorteert, op zich reeds een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen, ook al noopt ze in voorkomend geval tot aanvullende maatregelen;

Overwegende dat, zoals de verwerende partij beklemtoont, de verzoekers weliswaar niet de enigen zijn die geluidshinder ondervinden als gevolg van de vluchten van vliegtuigen, maar dat ze de enigen zijn die heel wat hinder hebben gedurende praktisch het gehele weekend, m.a.w. tijdens de rustperiodes; dat derhalve blijkt dat het gevaar voor een moeilijk te herstellen ernstig nadeel zoals beschreven door de verzoekers als vaststaand moet worden beschouwd; dat dat nadeel des te ernstiger is daar het afbreuk doet aan fundamentele rechten beschermd door de Grondwet, te weten het recht op een gezond leefmilieu en het recht op eerbiediging van het privé- en gezinsleven, dat op zijn beurt beschermd is bij artikel 8.1. van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden;

Overwegende dat het risico van een aantasting van de veiligheid van inzonderheid de omwonenden zijnerzijds niet mag worden onderschat, zoals blijkt uit een incident dat zich heeft voorgedaan op 30 januari 2005 bij het opstijgen van een vliegtuig vanaf baan 20; dat de verwerende partij de conclusies van het AAC-verslag omtrent het feit dat baan 20 de geringste veiligheid biedt, niet ernstig

weerlegt, inzonderheid de bewering dat “het gebruik van baan 20-02 terwijl ook de andere banen beschikbaar zijn, de veiligheidsmarges sterk beperkt”;

Overwegende dat voldaan is aan de voorwaarden gesteld bij artikel 17, § 2, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, die vervuld moeten zijn wil de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing bevolen kunnen worden,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Geschorst wordt de tenuitvoerlegging van de beslissing d.d. 18 april 2005 van de Ministerraad van de federale regering houdende wijziging van het preferentieel baangebruik op de luchthaven Brussel-Nationaal, alsmede de opeenvolgende “instructies” die de Minister van Mobiliteit op 20 april 2005 aan BELGOCONTROL heeft gegeven.

Artikel 2.

Overeenkomstig artikel 3, § 1, tweede lid, van het koninklijk besluit van 5 december 1991 tot bepaling van de rechtspleging in kort geding voor de Raad van State, zal van dit arrest per fax kennis worden gegeven.

Artikel 3.

De onmiddellijke tenuitvoerlegging van dit arrest wordt bevolen.

Artikel 4.

De beslissing over de kosten wordt in beraad gehouden.

Aldus uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van de XIIIe kamer, op elf mei tweeduizend vijf door:

de Hr.	HANOTIAU,	kamervoorzitter,
Mevr.	GUFFENS,	staatsraad,
de Hr.	DAOUT,	staatsraad,
Mevr.	SCHMITZ,	griffier.

De Griffier,

De Voorzitter,

V. SCHMITZ

M. HANOTIAU

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