

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 158.606 van 10 mei 2006
in de zaak A. 172.384/AG-90.**

In zake :

1. **CORNELIS** Annick,
2. **ZEEGERS-JOURDAIN** Yves,
3. **WAUCQUEZ** Frédérique,
4. **FOUARGE** Véronique,

die woonplaats kiezen bij
advocaat D. Lagasse
kantoor houdende te 1170 Brussel,
Terhulpsesteenweg 187

tegen :

**de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door de minister
van Mobiliteit,**
die woonplaats kiest bij
advocaat J. Boukaert,
kantoor houdende te 1060 Brussel,
Henri Wafelaertsstraat 47-51, bus 1.

In tussenkomst geroepen partij :

**het AUTONOME OVERHEIDSBEDRIJF
BELGOCONTROL,**
dat woonplaats kiest bij
advocaat B. Lombaert,
kantoor houdende te 1050 Brussel,
Louizalaan 106.

tussenkommende partijen :

1. **VANDERSTICHELE** Hilde,
wonende te 1933 Sterrebeek,
Zonnewegel 29,
2. **CALUWAERTS** Luc,
wonende te 1933 Sterrebeek,
Felix Timmermanslaan 24

3. **GEUFFENS** Viviane,
wonende te 1933 Sterrebeek,
Armendijlaan 37
 4. **VANSTEENKISTE** Annie,
wonende te 1933 Sterrebeek,
Hippodroomlaan 193
 5. **DESLOOVERE** Wim,
wonende te 1933 Sterrebeek,
Tramlaan 426
 6. **CORTOIS** Peggy,
wonende te 1970 Wezembeek-Oppem,
Jean-Baptiste De Keyzerstraat 24
 7. **VAN DIEST** Fernand,
wonende te 1970 Wezembeek-Oppem,
Warandeborg 90.
-

DE ALGEMENE VERGADERING VAN DE AFDELING ADMINISTRATIE VAN DE RAAD VAN STATE,

Gezien het op 27 april 2006 ingediende verzoekschrift, waarbij Annick CORNELIS, Yves ZEEGERS-JOURDAIN, Frédérique WAUCQUEZ en Véronique FOUARGE volgens de procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid ten eerste de schorsing van de tenuitvoerlegging vorderen van de beslissing d.d. 21 april 2006 van de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Mobiliteit, om te voorzien in een regeling van preferentieel gebruik van de start- en landingsbanen van de luchthaven Brussel-Nationaal, waarbij andermaal voorzien wordt in het preferentieel gebruik van baan 20 op alle zaterdagen van 15 tot 23 uur (plaatselijke tijd) vanaf zaterdag 6 mei 2006 en waarbij gevorderd wordt dat aan BELGOCONTROL het bevel wordt gegeven tot het publiceren in de AIP van een NOTAM A374/2006 in die zin, ten tweede dat BELGOCONTROL als tussenkomende partij wordt aangewezen, en ten derde dat de verwerende partij wordt veroordeeld tot een dwangsom van 2.500.000 euro per zaterdag waarop baan 20 als preferentiële startbaan wordt gebruikt;

Gezien het afzonderlijke verzoekschrift dat dezelfde verzoekers op dezelfde dag hebben ingediend en waarbij zij volgens de procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid vorderen dat de volgende voorlopige maatregelen op

straffe van een dwangsom worden bevolen: BELGOCONTROL als tussenkomende partij aanwijzen en aan de verwerende partij het verbod opleggen om enige nieuwe beslissing te nemen waarvan de inhoud vergelijkbaar is met die waarvan sprake is in de vordering tot schorsing betreffende het preferentieel gebruik van baan 20 van de luchthaven Brussel-Nationaal voor het opstijgen op zaterdag, op straffe van een dwangsom van 2.500.000 euro per zaterdag waarop baan 20 als preferentiële startbaan wordt gebruikt;

Gezien het op 4 mei 2006 ingediende verzoekschrift, waarbij Hilde VANDERSTICHELE, Luc CALUWAERTS, Viviane GEUFFENS, Annie VANSTEENKISTE, Wim DESLOOVERE, Peggy CORTOIS en Fernand VAN DIEST vragen als tussenkomende partij te mogen optreden in de procedure tot schorsing ingesteld onder aanvoering van de uiterst dringende noodzakelijkheid;

Gelet op de beschikking van 3 mei 2006 waarbij de XIIIe kamer wordt ontlast van de zaak A. 172.384/XIII-4141 en ze verwijst naar de algemene vergadering van de afdeling administratie;

Gelet op de beschikking van 3 mei 2006, betekend aan partijen, waarbij zij worden opgeroepen om te verschijnen op 4 mei 2006, om 14.30 uur;

Gelet op de nota en het administratief dossier van de verwerende partij;

Gehoord het verslag van staatsraad M. Daout;

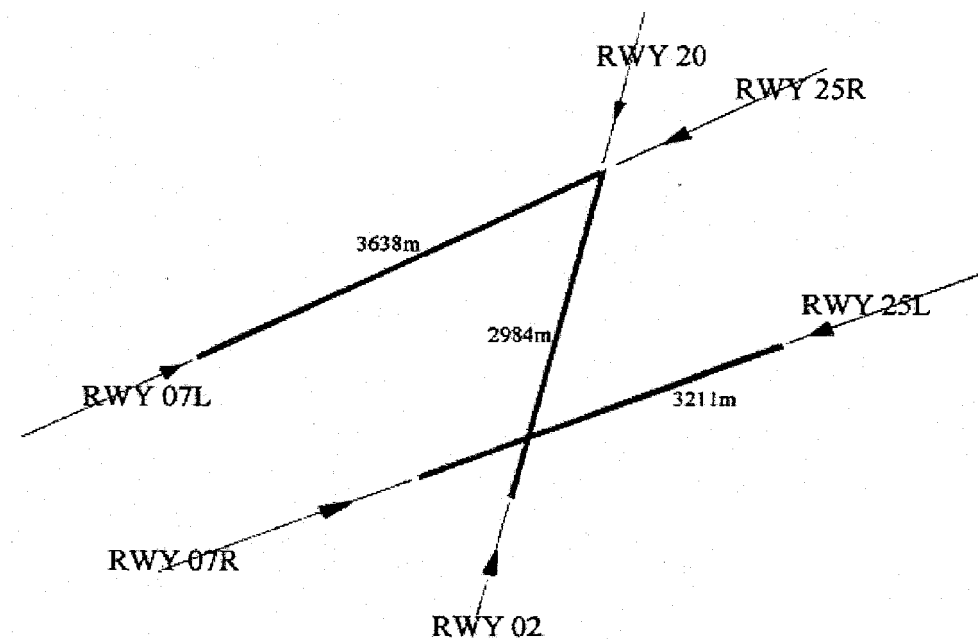
Gehoord de opmerkingen van advocaat D. Lagasse, die verschijnt voor de verzoekende partijen, van advocaat J. Bouckaert, die verschijnt voor de verwerende partij, van advocaat B. Lombaert, die verschijnt voor de in tussenkomst geroepen partij en van de zesde tussenkomende partij;

Gehoord het eensluidend advies van auditeur M. Thibaut;

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

Overwegende dat de feiten die dienstig zijn voor het onderzoek van de vorderingen als volgt kunnen worden samengevat :

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 Waterloo-sesteenweg; 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.

4. Sedert september 1988 wordt ook baan 20 bij voorkeur gebruikt als startbaan 's nachts.

5. Van de opeenvolgende maatregelen tot beperking van de geluidshinder voor de omwonenden van de luchthaven moet vooral 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 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. Naar aanleiding van 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 uitwaaiingstracés worden benut. De geluidsoverlastpieken mogen de normen van de WHO niet overschrijden. Het opgelegde verbod gaat in vanaf de éénnegentigste 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.

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

5.6. 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.

5.7. 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.

5.8. 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. 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.

5.9. Op 3 december 2003 is er binnen de federale regering met betrekking tot de spreiding een "princiëpsakkoord" 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.

5.10. Ondertussen worden op 24 december 2003 nieuwe maximale windcomponenten vastgesteld, namelijk 5 knopen voor rugwind (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.

5.11. Op 28 februari 2004 stelt de Minister van Mobiliteit een nieuw plan van preferentieel baangebruik vast.

5.12. 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.

5.13. 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 rugwindcomponent van 8 knopen, zoals dat het geval was sedert 1983.

5.14. 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 rugwind, 15 knopen zijwind voor de banen 25R, 25L, 07L en 07R;
- 0 knopen rugwind, 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 rugwind).

5.16. In een veiligheidsstudie van 6 mei 2004, gemaakt op verzoek van het directoraat-generaal Luchtvaart, luidt de conclusie dat “de internationale normen (ICAO) van 15 knopen zijwind en 5 knopen rugwind ‘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 rugwind meer bedraagt dan 0 knopen”.

5.17. 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 tot Airmen”) bekengemaakt en op 10 juni 2004 in werking getreden.

5.18. 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 rugwind om te landen op baan 02 beperkt moet worden tot 0 knopen (blz. 57).

5.19. Op 17 januari 2005 worden de maximale rug- 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.

6. 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.

7. Op 18 april 2005 wordt de volgende beslissing genomen:

" Décision du Conseil des Ministres sur proposition du Ministre de la Mobilité,
Renaat Landuyt
Date : 18 avril 2005
Concerne : décision en matière d'exécution de l'arrêt de la Cour d'Appel

Arrêt de la Cour d'Appel
Le juge de la Cour d'Appel de Bruxelles a décidé ce qui suit :

(...)

1. Exécution provisoire de la décision provisoire de la Cour d'Appel de Bruxelles

A la suite de l'arrêt de la Cour d'Appel, le Conseil des Ministres décide de la modification provisoire suivante de l'utilisation préférentielle de piste :

Pour la nuit :

Le mardi matin, le jeudi matin et le samedi matin, chaque fois de 03h00 à 05h59, l'actuelle utilisation préférentielle de piste définie comme "Décollage des pistes 07L&R et 02 et Atterrissage sur la piste 02" est remplacée par l'utilisation préférentielle de piste suivante : "Décollage des pistes 07L&R et Atterrissage sur la piste 20". Cette configuration ne peut être utilisée qu'aux heures déterminées ci-dessus.

En cas d'impossibilité de suivre cette utilisation préférentielle de piste, il est déterminé ce qui suit :

- Si les composantes de vent pour la piste 20, définies comme suit pour la nuit "15 noeuds de vent de travers, 5 noeuds de vent arrière, rafales comprises", sont dépassées, la configuration suivante est d'application : "Décollage des pistes 07L&R et 02 et Atterrissage sur la piste 02".
- Si les composantes de vent pour les pistes 07, définies comme "20 noeuds de vent de travers, 7 noeuds de vent arrière, rafales comprises", sont dépassées, la configuration suivante est d'application : "Décollage de la piste 25R pour les destinations nord, ouest et sud, décollage sur la piste 20 pour les destinations est et Atterrissage sur les pistes 25R et L".

Pour le week-end :

L'actuelle utilisation préférentielle de piste alternée est remplacée par l'utilisation préférentielle de piste suivante pour chaque samedi :

- A partir de 06h00 jusqu'à 14h00 ou l'heure lors de laquelle la capacité de décollage et d'atterrissage demandée est en-dessous de la capacité de la configuration «Décollage de la piste 20 et Atterrissage sur les pistes 25R et L» : «Décollage sur la piste 25R et atterrissage sur les pistes 25R&L».
- A partir de 14h00 ou de l'heure lors de laquelle la capacité de décollage et d'atterrissage demandée est en-dessous de la capacité de la configuration, jusqu'à 23h00 : «Décollage de la piste 20 et Atterrissage sur les pistes 25R et L».

Pour le dimanche est déterminé ce qui suit :

- De 06h00 jusqu'à 16h59, ou l'heure lors de laquelle la capacité de décollage et d'atterrissage demandée est au-dessus de la capacité de la configuration : «Décollage de la piste 20 et Atterrissage sur les pistes 25R et L».
- De l'heure susmentionnée à 22h59 : «Décollage de la piste 25R et Atterrissage sur les pistes 25R et L».

Les procédures de vol en vigueur pour le jour et la nuit restent inchangées.

Dans le cadre de l'exécution de l'arrêt de la Cour d'Appel, le gouvernement a également confirmé l'augmentation des composantes de vent sur les pistes 25L&R et 07L&R pour atteindre «20 noeuds de vent de travers, 7 noeuds de vent arrière, rafales comprises».

Le Ministre de la Mobilité donnera les instructions nécessaires à BELGOCONTROL afin d'implémenter les décisions susmentionnées pour le 27 avril 2005, avec respect pour les procédures de sécurité en application.

2. Décisions au fond

Afin de garantir les droits de tous les riverains, d'augmenter la sécurité juridique des décisions gouvernementales définitives en matière de nuisances sonores pour les vols venant de et allant vers Bruxelles-National et d'ancrer légalement l'équilibre entre la qualité de vie et l'exploitation de l'aéroport, il est demandé au Ministre de la Mobilité de préparer un avant-projet de loi qui fixe la procédure d'analyse, la consultation et le processus décisionnel en matière de modification de l'utilisation préférentielle de piste, des procédures de vol et des restrictions d'exploitation sur la base de l'article 23 de la Constitution.

Les décisions définitives sont précédées par une étude et une analyse détaillées des nuisances sonores aux alentours de l'aéroport de Bruxelles-National et de l'impact des différentes configurations d'utilisation de piste et de procédures de vol".

Op te merken valt dat de beslissing in werkelijkheid niets wijzigt aan het gebruik van de banen op zondag.

8. Bij arrest 144.320 van 11 mei 2005 wordt de tenuitvoerlegging geschorst van "het besluit van de Ministerraad van de federale regering van 18 april 2005 om het systeem voor het preferentieel baangebruik op de luchthaven Brussel-Nationaal te wijzigen en van de daaruit voortvloeiende "instructies" die de Minister van Mobiliteit op 20 april 2005 aan BELGOCONTROL heeft gegeven".

9. Op 13 mei 2005 vaardigt de Minister een instructie uit die onder meer voorziet in het preferentieel gebruik van baan 20 voor het opstijgen op zaterdag van 14 tot 23 uur, en op 20 mei 2005 neemt dezelfde Minister de beslissing om de instructie van 13 mei 2005 in te trekken en te vervangen door de volgende instructie voor het preferentieel baangebruik op zaterdag, tussen 7 uur en 22.59 uur (Belgische tijd): opstijgen: baan 25R, landen: baan 25R en/of 25L".

10. Bij een arrest van 9 juni 2005 heeft het hof van beroep te Brussel een vordering tot staking van milieu-overtredingen ingewilligd die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het BIM hadden ingesteld en heeft dat hof bijgevolg:

"- Constat(é) que les avions décollant et atterrissant à l'aéroport de Bruxelles-National, conformément aux décisions des 28 février, 13 avril et 17 mai 2004 de l'Etat belge et aux directives de BIAC et de Belgocontrol, provoquent en Région de Bruxelles-Capitale des nuisances sonores constitutives d'infractions ou de menaces graves d'infractions à l'article 2 de l'arrêté du gouvernement de

la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien et à l'article 20 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, et constitutives de violations manifestes ou de menaces graves de violations manifestes de l'article 23 de la Constitution;

- Ordonn(é) à l'Etat belge de faire cesser les infractions constatées dans les trois mois de la signification du présent arrêt, sous peine d'une astreinte de 25.000 euro par infraction constatée".

11. Bij arrest nr. 145.837 van 13 juni 2005 wordt de tenuitvoerlegging van de ministeriële besluiten van 13 en 20 mei 2005 geschorst.

12. Bij arrest nr. 147.660 van 14 juli 2005 wordt de tenuitvoerlegging geschorst van "het besluit van 16 juni 2005 van de minister van Mobiliteit houdende beslissing in zake het preferentieel baangebruik op zaterdag tijdens de dag op de luchthaven van Brussel-Nationaal". Dat besluit van 16 juni 2005 was als volgt gesteld:

" Teneinde passend gevolg te geven aan het arrest van de Raad van State van 13 juni 2005 ben ik genoodzaakt om de beslissingen dd. 20 mei 2005 ll. en 13 mei 2005 ll. inzake het preferentieel baangebruik op zaterdag in te trekken.

Teneinde blijvend gevolg te geven aan het arrest van de Raad van State dd. 11 mei 2005 blijft ook de beslissing van 20 april 2005 ingetrokken.

Teneinde blijvend gevolg te geven aan het hof van beroep van 17 maart 2005, blijft ook het preferentieel baangebruik voor de zaterdag zoals voorzien in de beslissing dd. 28 februari 2004 en 17 mei 2004 inzake het preferentieel baangebruik, tijdelijk opgeschort.

Rekening houdend met het bovenstaande, herneemt de laatste beslissing die niet werd aangetast door een schorsing of vernietiging van de Raad van State, of, die niet werd geschorst als gevolg van de beslissing van één van de rechtbanken, zijn rechtskracht. Mag ik u vragen om, binnen de geldende veiligheidsvereisten, de operaties overeenkomstig dit juridische kader te organiseren vanaf morgen, zaterdag 18 juni".

13. Bij brief van 7 september 2005, gericht aan de gedelegeerd bestuurder van BELGOCONTROL, deelt de Minister zijn beslissing mee om onder meer bij voorkeur baan 20 te gebruiken bij het opstijgen alle zaterdagen van 14 tot 22.59 uur (lokale tijd) en wordt BELGOCONTROL aangemaand om die beslissing bekend te maken in de Luchtvaartgids (A.I.P.).

14. Bij arrest nr. 149.312 van 22 september 2005 wordt de tenuitvoerlegging van de beslissing van 7 september 2005 geschorst.

15. Op 21 december 2005, bij arrest nr. 153.074, wordt de vordering tot schorsing van de beslissingen die in de Luchtvaartgids van 17 maart 2005 (windnormen) en 14 april 2005 (route CIV9C in plaats van CIV8C) waren bekendgemaakt, door de Raad van State afgewezen op de grond dat het moeilijk te herstellen ernstig nadeel, dat verband houdt met de meteorologische omstandigheden, een te onzeker karakter heeft.

16. Op 21 maart 2006 legt de achtste kamer van het hof van beroep te Brussel de verwerende partij verbod op om, door het laten opstijgen of landen van vliegtuigen, de inwoners van de noordrand en de ooststrand bloot te stellen aan geluidsoverlast die, uitgedrukt in termen van SEL dB (A) en als Laeq per relevant te bepalen periode, overschrijdt hetgeen als gewogen resultaat van spreiding van die overlast kan worden bereikt wanneer alle inwoners van de zes onder randnummer 18 van dit arrest bedoelde zones gelijk worden behandeld en zegt voor recht dat bij de bepaling van een gelijk gewogen spreiding over die zones de door de Belgische Staat reeds toegepaste criteria rechtsgeldig zijn, zoals het aantal vluchten, het aantal geluidsoverlastpieken, overlast berokkend overdag en tijdens de nacht, overlast tijdens vrije dagen en werkdagen.

17. Op 25 april 2006 publiceert BELGOCONTROL de volgende NOTAM :

“ A374/2006

From : 02/05/2006 00:00 Until : PERM

Text : REF AIP BELGIUM AND G.D.OF LUXEMBOURG SECTION EBBR AD2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS PARA 7.2 PREFERENTIAL RUNWAY SYSTEM - AMEND TABLE AS FOLLOWS : FOR THE PERIOD SAT DURING DAY TO READ : FROM 0500 TO 1359 TKOF ON RWY 25R AND LDG ON RWY 25R/25L AND FROM 1400 TO 2159 READ TKOF ON RWY 20 AND LDG ON RWY 25R”.

18. Die publicatie haakt in op de instructie die de verwerende partij op 21 april 2006 heeft gegeven. Het gaat om de handeling waarvan de schorsing van de tenuitvoerlegging wordt gevorderd. De verwerende partij heeft de technische nota waarnaar in die instructie wordt verwezen, bij haar dossier gevoegd.

Overwegende dat Hilde VANDERSTICHELE, Luc CALUWAERTS, Viviane GEUFFENS, Annie VANSTEENKISTE, Wim DESLOOVERE, Peggy CORTOIS en Fernand VAN DIEST bij een op 4 mei 2006 ingediend verzoekschrift vragen om als tussenkomende partij te mogen

optreden in de procedure tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid; dat die verzoekers te kennen geven dat ze alle in zone 3 wonen, in het verlengde van baan 20; dat er grond is om dat verzoek in te willigen;

Overwegende dat de verzoekers de gedwongen tussenkomst vorderen van het autonoom overheidsbedrijf BELGOCONTROL;

Overwegende dat het autonoom overheidsbedrijf BELGOCONTROL vraagt om buiten het geding te worden gesteld, op de grond dat het noch bevoegd is om de vluchtroutes of de regels voor het baangebruik te bepalen, noch om de geluidshinder veroorzaakt door vliegtuigen te bestrijden.

Overwegende dat BELGOCONTROL de beslissingen van de Minister uitvoert, zoals uit de bestreden handeling blijkt; dat, wegens die uitvoerende hoedanigheid, in het bijzonder gelet op de herhaalde traagheid waarmee de verwerende partij de beslissingen en desbetreffende stukken verzendt en opdat het arrest onmiddellijk tegen BELGOCONTROL kan worden tegengeworpen, die het arrest dan onverwijld ten uitvoer moet leggen, er grond is om het verzoek van de verzoekers in te willigen en BELGOCONTROL in de zaak te handhaven;

Overwegende dat de verwerende partij een exceptie van niet-ontvankelijkheid ontleent aan de ontstentenis van belang van de verzoekers; dat ze in de eerste plaats aanvoert dat "het vermeende belang van de verzoekers onwettig is doordat het ertoe strekt een situatie te herstellen waarbij een intenser gebruik van de banen 25 zou worden gehuldigd terwijl zulk een situatie niet alleen veroordeeld is door (uw) Raad in zijn arresten-De Becker van 13 juni 2005 en 14 juli 2005 nr. 147.660 maar recenter nog door het hof van beroep te Brussel in zijn arrest van 21 maart 2006 dat de Belgische Staat met de bestreden instructie ten uitvoer heeft willen leggen"; dat ze vervolgens betoogt dat niet alle verzoekers onder dezelfde vliegroutes van baan 20 wonen; dat hun situatie van persoon tot persoon verschilt terwijl zij zich ermee vergenoegen een niet-geïndividualiseerde argumentatie aan te voeren tot staving van de uiteenzetting van hun belang; dat ze ten slotte beweert dat de gevorderde schorsing zou impliceren dat teruggegrepen wordt naar configuraties voor het banengebruik die geen enkele verbetering van de situatie van de verzoekers zouden meebrengen;

Overwegende dat uit punt 104 van de technische nota die als bijlage bij de bestreden instructie is gevoegd, blijkt dat de praktische gevolgen ervan als volgt zijn omschreven door de verwerende partij, die daarvan overigens eveneens een Franse vertaling heeft ingediend:

" Op basis van bovenstaande berekeningen en simulaties van respectievelijk de gewogen frequenties van het gebruik van de banen en de geluidscontouren resulterend uit het baangebruik en de vliegprocedures, kan besloten worden dat de instructie leidt tot een vermindering van het aantal overvluchten en van het aantal sterk gehinderde personen in de meest overvlogen zone 1 en de gemeentes die daarna overvlogen worden. Het aantal overvluchten en sterk gehinderde personen in de zone 3 en de gemeentes die daarna overvlogen worden verhoogt door de instructie zonder evenwel groter te worden dan die van zone 1. Het aantal overvluchten in de zones 4, 5 en 6 en het aantal sterk gehinderde personen blijft relatief constant. Het aantal overvluchten in deze zones is hoog wegens het feit dat alle landingen preferentieel gebeuren over deze zones. Het aantal sterk gehinderde personen is echter laag door het geconcentreerd karakter van de landingen en de lage bevolkingsdichtheid onder de landingscorridors. Samenvattend kan gezegd worden dat de instructie de hinder beter verdeelt over de zones en gemeentes rond de luchthaven zonder dat ergens een situatie wordt gecreëerd die erger is dan in de huidige meest gehinderde zones en gemeentes."

Overwegende dat de betwisting van het wettige karakter van het belang van de verzoekers, wat het eerste aspect ervan betreft, verband houdt met het onderzoek van de ernstige aard van de middelen; dat, wat het tweede aspect ervan betreft, dient te worden opgemerkt dat niet kan worden betwist dat de verzoekers wonen in het verlengde van baan 20, ook al wonen zij niet in zone drie, en dat ze de ongemakken ondervinden die te wijten zijn aan het overvliegen van vliegtuigen die gebruik maken van de banen 25r en 25l en een bocht naar links maken, alsook van die welke gebruik maken van baan 20; dat, wat het derde aspect van de exceptie betreft, uit de technische nota van de verwerende partij blijkt dat de situatie van de verzoekers door de bestreden instructie nadelig beïnvloed wordt ten opzichte van de onmiddellijk daaraan voorafgaande situatie, welke hersteld zou worden als de schorsing wordt bevolen; dat de exceptie niet kan worden aangenomen;

Overwegende dat krachtens artikel 17, §§ 1 en 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, de schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid alleen kan worden bevolen op voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten akte of het aangevochten reglement kunnen verantwoorden, dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de akte of het reglement een moeilijk te herstellen ernstig

nadeel kan berokkenen en dat er een uiterst dringende noodzakelijkheid voorhanden is;

Overwegende, met betrekking tot de tweede en derde voorwaarde, dat de verzoekers onder meer aanvoeren:

" De bestreden beslissing leidt tot een veel groter gebruik van baan 20 (als startbaan), vooral tijdens de week-ends, die rustperiodes zijn, hetgeen voor de verzoekers een zoveelste stap is in de toename van de geluidslast die reeds voortspoot uit de eerdere beslissingen van de verwerende partij ten opzichte van de hinder die zij tevoren ondervonden.

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 van op baan 20.

Ten gevolge van de bestreden beslissing worden de verzoekers immers op lage en middelgrote hoogte overvlogen 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 van op baan 20 opstijgen (3 volledige nachten per week, 2 halve nachten per week en bovendien alle zaterdagen van 15.00 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 van het gebruik van baan 20 waartoe op 21 april 2006 is besloten - op alle zaterdagmiddagen 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 van op 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 week-ends, dat wil zeggen tijdens de rustperiodes.

Zoals uw Raad in zijn arrest nr. 126.669 van 19 december 2003 heeft opgemerkt, gaat het om een bijzonder ernstig nadeel, aangezien het verband houdt met fundamentele rechten. Dat nadeel drukt immers op het recht op een gezond leefmilieu, vastgelegd in artikel 23, derde lid, 4°, van de Grondwet, en op het recht op de eerbiediging van het privé- en gezinsleven, gehuldigd in artikel 22 van de Grondwet en in artikel 8.1. van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de Mens, terwijl dat nadeel bovendien moeilijk te herstellen is"

en dat :

“ De verzoekers hebben pas in het weekend van 22 en 23 april 2006 kennis gekregen van de bestreden beslissing via de media. Ze zijn bijgevolg snel te werk gegaan om het onderhavige beroep bij uw Raad aanhangig te maken.

Gezien de normale duur van een gewone schorsingsprocedure, zou met zulk een procedure niet voorkomen kunnen worden dat de verzoekers de bovenvermelde ernstige gevolgen van de bestreden beslissing gedurende verscheidene maanden moeten ondergaan.

Met een schorsing binnen de gewone termijnen zou bijgevolg niet voorkomen kunnen worden dat het nadeel reeds ruimschoots berokkend is en slechts zeer moeilijk kan worden hersteld (RvS., 11 december 1991, nr. 38.302, Spruyt; RvS., 17 juli 1997, nr. 67.532, Knaepen; zie ook uw arrest nr. 144.320 van 11 mei 2005, blz. 18, vierde alinea).

Wil de schorsing enig nuttig gevolg hebben, dient ze bijgevolg in casu onmiddellijk te worden uitgesproken.

In de onderhavige zaak moet de uiterst dringende noodzakelijkheid erkend worden zoals dat geschied is in de voornoemde arresten van de RvS d.d. 11 mei 2005 en 22 september 2005.”

Overwegende dat, samengevat, de tabel met het preferentieel baangebruik op zaterdag VÓÓR de bestreden handeling als volgt kan worden opgemaakt :

zaterdag		DAG	NACHT
	Opstijgen	07R/07L/02 (onpare week) 25R (pare week)	25L
	Landen	25R/25L	25R

en NA de bestreden handeling:

zaterdag		DAG 0500-1359	DAG 1400-2159	NACHT
	Opstijgen	25R	20	25L
	Landen	25R/25L	25R	25R

Overwegende dat uit de nieuwe beslissing volgt dat elk opstijgen elke zaterdag aldus preferentieel geconcentreerd is, zowel overdag als 's nachts, op banen waarvan het gebruik voor de verzoekende partijen grote hinder meebrengt; dat, gevoegd bij de geluidsoverlast die verzoekende partijen al elke zondag moeten ondergaan, zij zodoende aanzienlijke geluidshinder lijden gedurende praktisch de gehele weekends, zijnde een rustperiode bij uitstek;

Overwegende dat de verwerende partij, om het aangevoerde risico te weerleggen, in haar nota met opmerkingen betoogt dat "de verzoekende partijen onterecht beweren dat de bestreden instructie de stijging van de geluidsoverlast nog wat meer zou verhogen (...)", door te onderstrepen dat de verwijzing naar een aantal uren van overvluchten niet een deugdelijk criterium zou zijn;

Overwegende dat uit de lezing van de, reeds geciteerde, technische nota die door de verwerende partij zelf is opgemaakt blijkt dat de verslechtering van de situatie van de verzoekende partijen niet kan worden betwist; dat derhalve blijkt dat het risico van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel zoals het door de verzoekende partijen wordt omschreven, geacht moet worden aangetoond te zijn;

Overwegende dat aan de tweede voorwaarde voor de schorsing voldaan is;

Overwegende dat in de concrete omstandigheden van de zaak, inzonderheid gelet op de voorgaanden te dezen en het feit dat de uiterst dringende noodzakelijkheid niet betwist wordt, ook de derde voorwaarde voor de schorsing vervuld moet worden geacht;

Overwegende, met betrekking tot de eerste voorwaarde, dat de verzoekende partijen een tweede middel ontleen aan de schending van de artikelen

10 en 11 van de Grondwet die de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie vastleggen,

" 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) 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, die nochtans reeds zwaar nadeel ondervonden van opstijgende vliegtuigen vóór deze beslissing;

terwijl de eerbiediging van het gelijkheidsbeginsel en van het beginsel van non-discriminatie impliceert dat personen die in objectief verschillende situaties verkeren niet op gelijke wijze worden behandeld;

dat, concreet, de verzoekende partijen niet in dezelfde situatie verkeren als de andere omwonenden van de luchthaven van Brussel-Nationaal, aangezien ze, vóór de bestreden beslissing, reeds de enigen waren die de geluidsoverlast moesten ondergaan die afkomstig was van het opstijgen op drie banen (25R bij het opstijgen en bocht naar rechts, 25L bij het opstijgen en naar links, en 20 bij het opstijgen 's nachts en op alle zondagen; zie uw arrest nr. 144.230 van 11 mei 2005, blz. 21); dat het gelijkheidsbeginsel impliceerde dat rekening moest worden gehouden met de grote geluidsoverlast die de verzoekende partijen reeds ondergingen, en niet met een willekeurige spreiding van de vluchten over een zone die grenst aan de luchthaven, ongeacht of de omgeving ervan reeds al dan niet lawaaiiger is; dat, met andere woorden, het gelijkheidsbeginsel de verwerende partij verbood personen die in verschillende situaties verkeren op gelijke wijze te behandelen;

en terwijl, tweede onderdeel, de eerbiediging van het gelijkheids- en non-discriminatiebeginsel in ieder geval impliceerde dat de geluidsoverlast van vliegtuigen op week-ends, die normalerwijs periodes zijn die bestemd zijn voor rust, niet hoofdzakelijk boven de wijken waar de verzoekende partijen wonen mocht worden geconcentreerd;

dat de eerbiediging van deze beginselen impliceerde dat de geluidsoverlast van vliegtuigen moest worden verdeeld over de verschillende omwonenden door rekening te houden met de periode van de week waarin deze geluidsoverlast zich voordeed (welke hinder groter was tijdens week-ends dan op weekdagen); dat, met andere woorden, het gelijkheidsbeginsel de verwerende partij in ieder geval verbood de geluidsoverlast veroorzaakt door Brussel-Nationaal tijdens week-ends meer door sommige omwonenden, de verzoekende partijen, te laten ondergaan dan door de andere omwonenden van de luchthaven, inzonderheid die van de zones 2 en 6 (ref.), des te meer daar de verzoekende partijen reeds bijna alle nachten vliegtuiglawaai ondervinden”.

Overwegende dat de verwerende partij ten aanzien van het eerste onderdeel van het tweede middel antwoordt dat de premissen van de argumentatie

van de verzoekende partijen verkeerd zijn, daar het in aanmerking genomen criterium, namelijk het aantal uren van overvluchten, niet pertinent zou zijn om de overlast van het vliegtuiglawaai te meten, en dat moet worden gesteund op het onderzoek van de "geluidscontouren" waarop de punten 100 en volgende van de technische nota zijn gebaseerd; dat ze aanvoert dat de bestreden instructie niet "voluntaristisch" in de betekenis die de verzoekende partijen eraan geven, maar dat ze uitgevaardigd is om het arrest van het hof van beroep van 21 maart 2006 uit te voeren; dat ze ten aanzien van het tweede onderdeel van het middel antwoordt dat ze de bestreden beslissing heeft genomen "inzonderheid rekening houdend met de arresten-DE BECKER van 13 juni en 14 juli 2005, gewezen door Uw Raad, alsmede om het arrest van 21 maart 2006 van het hof van beroep te Brussel uit te voeren, welke arresten gewezen zijn op grond van overwegingen betreffende het gelijkheidsbeginsel, en hierbij heeft aangegeven dat het gebruik van baan 25 R op zaterdag in de loop van de dag leidde tot een concentratie van vluchten over de zone van de "Noordrand"; dat ze eraan toevoegt dat de bestreden instructie aldus voorziet in het preferentieel gebruik van baan 25R vóór 15 uur en van baan 20 na 15 uur met het oog op de spreiding, met inachtneming van het gelijkheidsbeginsel, van de geluidsoverlast en opdat de inwoners van de Noordrand op zaterdagmiddag geen overvliegende vliegtuigen meer hebben;

Overwegende dat de verzoekende partijen een derde middel aanvoeren waarvan het eerste onderdeel als volgt luidt:

" Het middel is ontleend aan schending van het algemeen bestuursrechtelijk beginsel dat elke bestuurshandeling moet steunen op materieel juiste, relevante en juridisch aanvaardbare motieven, 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) 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, vooral op week-ends, en zonder dat voorzien is in enige begeleidingsmaatregel (onteigening of akoestische isolatie);

terwijl de verwerende partij heeft nagelaten er rekening mee te houden dat de verzoekende partijen, zelfs vóór 2004, reeds tot de omwonenden van de

luchthaven behoorden waar de vliegtuigen van Brussel-Nationaal het meest overvlogen; dat ze immers de enigen zijn die zich onder de stroom van opstijgende vliegtuigen van drie banen van de luchthaven bevonden (zie uw arrest nr. 144.320, blz. 21); dat de bestreden beslissing bijgevolg, zonder enige geldige dringende reden, leidt tot een nieuwe concentratie van vluchten over de oostelijke zone van het Brussels gewest op week-ends (48 uur op de 48) 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 (zie de stukken 4/0 tot 4/10 en stuk 5bis die bij het onderhavige beroep gevoegd zijn, betreffende de geluidspieken waaronder de verzoekende partijen te lijden hebben);

Overwegende dat de verwerende partij als antwoord op het eerste onderdeel van het derde middel er nogmaals op wijst dat de bestreden instructie niet “voluntaristisch” is in de zin zoals de verzoekers stellen, maar dat ze uitgevaardigd is om het arrest van het hof van beroep van Brussel van 21 maart 2006 ten uitvoer te leggen; en dat “de bestreden instructie het opstijgen op zaterdag overdag spreidt over twee verschillende banen juist om te zorgen voor een spreiding van de overlast, ook in het weekend”; dat ze onderstreept dat de Raad van State alleen een veroordeling kan uitspreken wegens een kennelijke dwaling omtrent de beoordeling, waarvan in casu geen sprake is;

Overwegende, met betrekking tot het eerste onderdeel van het tweede middel en het eerste onderdeel van het derde middel, dat de verzoekende partijen zich terecht beklagen over een aanzienlijke verhoging van de geluidsoverlast, meer bepaald tijdens het weekend: dat, zoals punt 104 van de technische nota doet kennen, de bestreden beslissing het aantal overvluchten in de zone 1 en de gemeentes die daarna overvlogen worden, vermindert ten koste van een verhoging van het aantal overvluchten in de zone 3 en de gemeentes die daarna overvlogen worden; dat de verwerende partij daarvoor bij herhaling als wezenlijke reden de uitvoering van het arrest van 21 maart 2006 van het hof van beroep te Brussel opgeeft; dat dit arrest de verwerende partij “verbod op[legt] om, door het laten opstijgen of landen van vliegtuigen, de inwoners van de noordrand en de ooststrand bloot te stellen aan geluidsoverlast die, uitgedrukt in termen van SELdB (A) en als Laeq per relevant te bepalen periode, overschrijdt hetgeen als gewogen resultaat van spreiding van die overlast kan worden bereikt wanneer alle inwoners van de zes onder randnummer 18 van dit arrest bedoelde zones gelijk worden behandeld”;

Overwegende dat de verwerende partij dit verbod, getuige punt 49 van de technische nota, aldus heeft begrepen:

“ 49. Het Hof van Beroep van Brussel heeft in zijn arrest van 21 maart 2006 aan de Belgische Staat opgelegd om meer te spreiden dan nu het geval is. Aangezien in deze procedure de vordering van 3.000 inwoners van de Noordrand rond Brussel werd toegewezen, meent de Belgische Staat te mogen begrijpen dat het Hof van Beroep aan de Belgische Staat heeft opgelegd om de geluidshinder voor de inwoners van de Noordrand van Brussel te verminderen”;

Overwegende dat deze lezing het arrest van het hof van beroep tekort lijkt te doen; dat het arrest zich ook over de situatie van de inwoners van de oostrand uitspreekt; dat dit geen toeval is; dat met de uitspraak het arrest immers ook recht doet op de vordering van een aantal inwoners aangeduid als “inwoners van de oostrand” (punt 13 van het arrest); dat overigens het hof van beroep met betrekking tot de urgentie voor die bewoners uitdrukkelijk in aanmerking heeft genomen dat zij “gerechtvaardigde vrees [kunnen] koesteren dat een beslissing waarbij de toestand voor de noordrand zou worden verlicht, zou leiden tot een bezwaring van de toestand voor de oostrand” (punt 54 van het arrest);

Overwegende dat de verwerende partij ook nog in de nota met opmerkingen van dezelfde onvolledige lezing van het arrest van het hof van beroep blijkt geeft waar zij in punt 2 vermeldt: “La Cour conclut dès lors à l’existence d’une violation du principe d’égalité, affirmant que les plaignants habitant le ‘Noordrand’ réclamaient à juste titre le droit de ne plus devoir supporter plus de nuisances que les autres riverains autour de l’aéroport de Bruxelles-National (considérant n° 76 de l’arrêt)”; dat immers het arrest naast nr. 76 ten aanzien van de Belgische Staat besluit “dat de vordering moet worden ingewilligd zoals hierna bepaald”; dat het arrest verder dan verbiedt om én de inwoners van de noordrand én de inwoners van de oostrand bloot te stellen aan meer geluidsoverlast dan kan worden bereikt wanneer alle inwoners van de zes zones gelijk worden behandeld; dat nr. 76 voorts stelt dat “Appellanten zijn gerechtigd om in termen van gewogen vluchten niet méér geluidsoverlast te moeten dragen dan alle andere omwonenden uit de te overvliegen zones”; dat er niet staat dat alleen “principale appellanten”, zijnde alle inwoners van de noordrand, dat recht hebben; dat, zoals op het eerste gezicht voldoende zeker uit onder meer nr. 44 van het arrest kan worden opgemaakt, “appellanten” slaat op de inwoners uit de noordrand én de oostrand;

Overwegende dat de verwerende partij, door bij het nemen van de bestreden beslissing specifiek van de besproken lezing van het arrest van het hof van beroep te zijn uitgegaan en blijkbaar niet van het verbod tot ongelijke behandeling

zoals het door het hof van beroep is opgelegd, meer vernoemd arrest niet naar behoren lijkt te hebben uitgevoerd: dat in de huidige stand van procedure het arrest en de verplichtingen die het oplegt dan ook geen adequate verantwoording voor de bestreden beslissing lijken op te leveren;

Overwegende, wat betreft het argument ontleend aan de noodzaak om de arresten van de Raad van State uit te voeren, dat de Raad van State op 13 juni 2005, bij arrest nr. 145.837 de tenuitvoerlegging heeft geschorst van de beslissingen van de Minister van Mobiliteit d.d. 13 en 20 mei 2005, die respectievelijk betrekking hadden op het preferentieel gebruik van baan 20 op zaterdag tussen 14.00 en 23.00 uur (NOTAM A536) en op de intrekking daarvan en de vervanging daarvan door het preferentieel gebruik op zaterdag tussen 7.00 uur en 22.59 uur (Belgische tijd) van de banen 25R voor het opstijgen en 25R en/of 25 L voor het landen; dat de Raad van State bij arrest nr. 147.660 van 14 juli 2005 de tenuitvoerlegging heeft geschorst van de beslissing van de Minister van Mobiliteit d.d. 16 juni 2005 betreffende het gebruik van de banen op zaterdag op de luchthaven van BRUSSEL-NATIONAAL, na die beslissing als volgt te hebben gekwalificeerd:

" Overwegende dat het past vooreerst vast te stellen dat de partijen ter terechtzitting het er over eens zijn dat wat bestreden wordt beperkt is tot het preferentieel baangebruik op zaterdag tijdens de dag; dat zelfs met die precisering niet zomaar uit de brief van de minister van Mobiliteit van 16 juni 2005 gericht aan de afgevaardigd bestuurder van Belgocontrol kan worden afgeleid tot welk preferentieel baangebruik op zaterdag tijdens de dag is besloten; dat de bestreden beslissing bijgevolg niet uitmunt in duidelijkheid en in feite een juridisch vacuüm lijkt te doen ontstaan; dat aangezien op het eerste gezicht lijkt dat de beslissingen van 20 april 2005, 13 mei 2005 en 20 mei 2005 ingetrokken worden en dat ook de basisbeslissingen van 28 februari 2004 en van 17 mei 2004 "tijdelijk opgeschort blij(ven)" wat betreft het preferentieel baangebruik op zaterdag; dat het er op lijkt dat de bestreden beslissing ertoe strekt dat men voor het preferentieel baangebruik op zaterdag terugvalt op de feitelijke situatie die bestond vóór het spreidingsplan van 28 februari 2004; dat het spreidingsplan van 28 februari 2004 evenwel niet is geschorst door de Raad van State; dat van dit plan alleen het gebruik van de baan 02 bij landing is geschorst bij arrest van het hof van Beroep te Brussel van 17 maart 2005; dat omdat slechts een element van dat plan voorlopig niet meer werkzaam is, dit niet wegneemt dat het plan voor het overige nog kan worden toegepast; dat de thans bestreden beslissing impliciet en op een vrij onduidelijke wijze lijkt af te wijken van het spreidingsplan van 28 februari 2004 doordat het, niettegenstaande dit plan nog steeds bestaat, toch terugvalt op de situatie van vóór dit spreidingsplan voor wat het preferentieel baangebruik op zaterdag betreft; dat de bestreden beslissing bijgevolg meer is dan het louter gevolg geven aan rechterlijke uitspraken en derhalve als een voor vernietiging vatbare administratieve rechtshandeling moet worden gekwalificeerd";

Overwegende dat, als gevolg van dat arrest, de regeling van preferentieel baangebruik op zaterdag bijgevolg opnieuw neerkwam op het plan van 28 februari 2004, met als enige wijziging het verbod om te landen op baan 02 als gevolg van het arrest van het hof van beroep van Brussel van 17 maart 2005;

Overwegende dat de verwerende partij op 7 september 2005 de beslissing heeft genomen om het systeem van preferentieel gebruik van de banen op de luchthaven van Brussel-Nationaal zo te organiseren dat op zaterdag van 14.00 uur tot 23.00 uur (GMT-tijd + 1) opnieuw baan 20 bij voorkeur wordt gebruikt, en dit vanaf zaterdag 17 september 2005, en om BELGOCONTROL te gelasten in de AIP van 12 september 2005 een NOTAM nr. 1065/2005 in die zin bekend te maken; dat die beslissing geschorst is bij arrest nr. 149.312 van 22 september 2005; dat daaruit volgt dat ter uitvoering van dat arrest, het systeem van preferentieel baangebruik op zaterdag neerkwam op het plan van 28 februari 2004, met als enige wijziging een verbod om te landen op baan 02 als gevolg van het arrest van het hof van Brussel van 17 maart 2005, dat wil zeggen eenzelfde oplossing als die welke het resultaat waren van de arresten van 13 juni 2005 en 14 juli 2005;

Overwegende bijgevolg dat in de arresten nr. 145.837 van 13 juni 2005 en nr. 147.660 van 14 juli 2005 zelf geen enkel relevant argument kan worden gevonden om de bestreden instructie te motiveren;

Overwegende dat de enige latere rechterlijke beslissing waarvan de verwerende partij gewag maakt, het arrest van het hof van beroep van Brussel d.d. 21 maart 2006 is, waarvan ze een interpretatie heeft gegeven die niet lijkt op te gaan; dat het tweede middel en het eerste onderdeel van het derde middel ernstig zijn;

Overwegende dat voldaan is aan de voorwaarden gesteld in artikel 17, §§ 1 en 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, die vervuld moeten zijn om de tenuitvoerlegging van een bestreden beslissing bij uiterst dringende noodzakelijkheid te kunnen schorsen;

Overwegende dat de verzoekende partijen gelijktijdig met de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling vorderen dat een

“dwangsom van 2.500.000 euro wordt opgelegd voor iedere zaterdag waarop bij voorkeur baan 20 van de luchthaven van Brussel-Nationaal wordt gebruikt voor het opstijgen van vliegtuigen”;

Overwegende dat bij de huidige stand van zaken zulke een dwangsom nog niet moet worden opgelegd;

Overwegende dat de verzoekende partijen vragen dat, bij wijze van voorlopige maatregel “de verwerende partij het verbod wordt opgelegd “enige nieuwe beslissing uit te vaardigen met een soortgelijke inhoud als die van de beslissing die het onderwerp is van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van vandaag, die het preferentieel gebruik van baan 20 van de luchthaven van Brussel-Nationaal voor het opstijgen van vliegtuigen op zaterdag tot doel heeft, en zulks op straffe van een dwangsom van 2.500.000 EUR per zaterdag waarop baan 20 bij voorkeur wordt gebruikt voor het opstijgen van vliegtuigen”;

Overwegende dat zulk een voorlopige maatregel buiten de bevoegdheid van de Raad van State valt, aangezien daarmee enerzijds getreden zou worden op het bevoegdheidsterrein van de verwerende partij en deze anderzijds, gezien de aard ervan, niet voorlopig zou zijn; dat ze bijgevolg niet bevolen kan worden,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Het verzoek tot gedwongen tussenkomst van het autonome overheidsbedrijf BELGOCONTROL wordt ingewilligd.

Artikel 2.

Het verzoek tot tussenkomst van Hilde VANDERSTICHELE, Luc CALUWAERTS, Viviane GEUFFENS, Annie VANSTEENKISTE, Wim DESLOOVERE, Peggy CORTOIS en Fernand VAN DIEST wordt ingewilligd.

Artikel 3.

Geschorst wordt de tenuitvoerlegging van de beslissing van 21 april 2006 van de Minister van Mobiliteit om het systeem van preferentieel gebruik van de banen van de luchthaven van Brussel-Nationaal zo te regelen dat baan 20 bij voorkeur gebruikt wordt voor het opstijgen op zaterdag van 15.00 uur tot 22.59 uur (plaatselijke tijd) vanaf zaterdag 6 mei 2006 en om BELGOCONTROL te gelasten in de “Aeronautical Information Publication” (AIP) van 12 september 2005 een NOTAM nr. A374/2006 bekend te maken.

De vordering wordt voor het overige afgewezen.

Artikel 4.

De vordering tot het opleggen van een voorlopige maatregel samen met een dwangsom wordt afgewezen.

Artikel 5.

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, wordt dit arrest per fax ter kennis gebracht.

Artikel 6.

De kosten betreffende de tussenkomst van Hilde VANDERSTICHELE, Luc CALUWAERTS, Viviane GEUFFENS, Annie VANSTEENKISTE, Wim DESLOOVERE, Peggy CORTOIS en Fernand VAN DIEST, bepaald op 875 euro, komen ten laste van de verwerende partij. Voor het overige wordt de beslissing over de kosten in beraad gehouden.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting van de Algemene Vergadering van de afdeling Administratie van de Raad van State, op tien mei tweeduizend en zes door :

de H	J. DE BRABANDERE,	voorzitter van de Raad van State,
Mevr.	M.-R. BRACKE,	kamervoorzitter,
de HH.	M. HANOTIAU,	kamervoorzitter,
	A. BEIRLAEN,	kamervoorzitter,
	M. LEROY,	kamervoorzitter,
	R. STEVENS,	staatsraad,
	A. VANDENDRIESSCHE,	staatsraad,
	P. LEWALLE,	staatsraad,
	J. VANHAEVERBEEK,	staatsraad,
Mevr.	S. GUFFENS,	staatsraad,
de HH.	F. DAOUT,	staatsraad,
Mevr.	D. LANGBEEN,	hoofdgriffier.

De Hoofdgriffier,

De voorzitter van de Raad van State,

D. LANGBEEN.

J. DE BRABANDERE.