

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

A R R E S T

Nr. 179.385 van 7 februari 2008

A. 148.551/XIII-3289

In zake: 1. **de gemeente Sint-Pieters-Woluwe,**
 2. **de burgemeester van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe,**
 3. **COOMANS** Jacques,
 4. **EVARD-DECOSTER** Simone,
 5. **KURGAN** Daniel,
 6. **MAGREZ-SONG** Georgette,
 7. **PETIT** Frédéric,
 8. **PONTEVILLE** Jacques,
 9. **VAN BOECKEL** François,
 10. **CORTOIS** Peggy,
 11. **WALEFFE** Armand,
die alle woonplaats hebben gekozen bij
Mr. Dominique LAGASSE, advocaat,
Terhulpesteenweg 187
1170 Brussel,

tegen:

de Belgische Staat, vertegenwoordigd door
de Minister van Mobiliteit,

die woonplaats heeft gekozen bij
Mr. Jan BOUCKAERT, advocaat,
Henri Wafelaertsstraat 47-51/1
1060 Brussel.

DE RAAD VAN STATE, XIIIe KAMER,

Gezien het op 27 april 2004 ingediende verzoekschrift, waarbij de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, de burgemeester van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, Jacques COOMANS, Simone EVARD-DECOSTER, Daniel KURGAN, Georgette MAGREZ-SONG, Frédéric PETIT, Jacques PONTEVILLE, François VAN BOECKEL, Peggy CORTOIS en Armand WALEFFE de nietigverklaring vorderen van de beslissingen van de federale minister van Mobiliteit:

- van 28 februari 2004 om de regeling van het preferentieel baangebruik op de luchthaven van Brussel-Nationaal te wijzigen (Preferential runway system);
- van 28 februari 2004 om de vliegprocedures (vliegroutes) te wijzigen, inzonderheid voor zover die beslissing inhoudt dat vliegtuigen die overdag op baan 20 opstijgen tot een hoogte van 1700 voet moeten wachten voordat ze rechts afdraaien (in plaats van 700 voet tevoren);
- van 13 april 2004, bekendgemaakt per NOTAM in de AIP, zoals die in werking zou treden op 15 april 2004, om de regeling van het preferentieel baangebruik op de luchthaven van Brussel-Nationaal (Preferential runway system) opnieuw te wijzigen door op te leggen dat alle zaterdagen (in plaats van 1 op de 2 zaterdagen) baan 02 moet worden gebruikt voor landingen overdag;

Gelet op arrest nr. 129.411 van 17 maart 2004, waarbij de vordering tot schorsing, volgens de procedure van de uiterst dringende noodzakelijkheid, van de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling wordt afgewezen;

Gelet op de kennisgeving van het arrest aan de partijen;

Gezien de regelmatig uitgewisselde memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien het verslag van de heer THIBAUT, auditeur bij de Raad van State, opgemaakt op grond van artikel 12 van de algemene procedureregeling;

Gelet op de beschikking van 6 september 2005, waarbij de neerlegging van het dossier en het verslag ter griffie wordt gelast;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan de partijen en gezien de laatste memories;

Gelet op de beschikking van 12 mei 2006, waarvan aan de partijen kennis is gegeven en waarbij wordt bepaald dat de zaak voorkomt op de terechtzitting van 15 juni 2006;

Gehoord het verslag van de heer DAOUD, staatsraad;

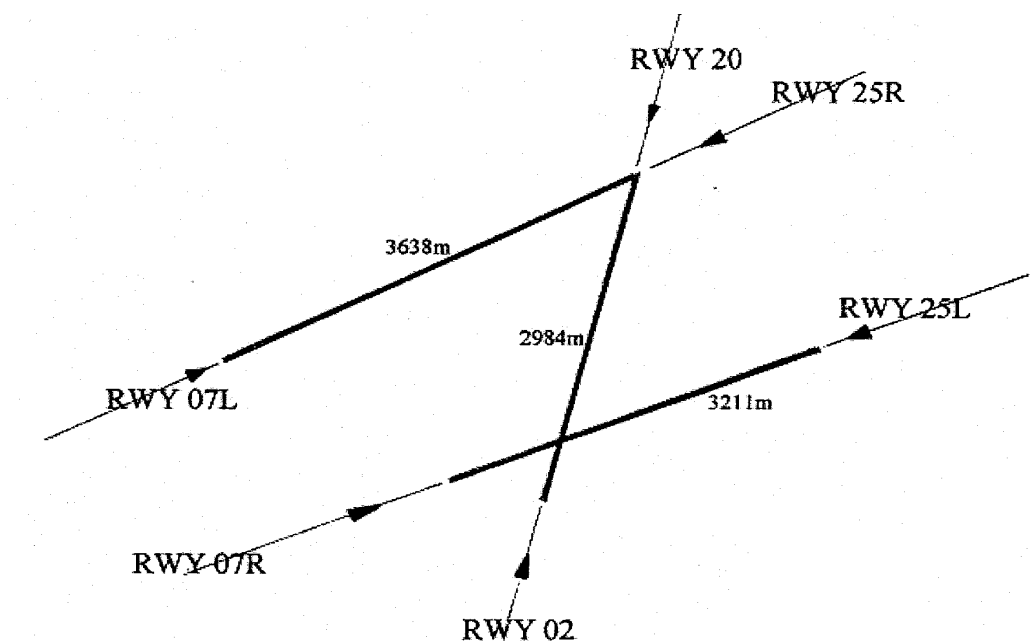
Gehoord de opmerkingen van Mr. D. LAGASSE, advocaat, die voor de verzoekers verschijnt, en van Mr. J. BOUCKAERT, advocaat, die voor de verwerende partij verschijnt;

Gehoord het advies van de heer THIBAUT, auditeur;

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 het beroep:

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" tussen Melsbroek en Sterrebeek.

Volgens de verwerende partij zou "landen op baan 07L en 07R (...) beperkt (zijn) door de afwezigheid van een landingssysteem (ILS), waardoor er de facto vier banen zijn waarop regelmatig geland kan worden: 25L, 25R, 02 en 20".

2. In de pilootinstructies van de "Aeronautical Information Publication" (AIP), gepubliceerd door BELGOCONTROL, staat op bladzijde AD 2.EBBR 16, punt 7.2. "Preferential runway system" de regeling van preferentieel gebruik van de start- en landingsbanen; in dat punt staat dat de toestellen bij droog weer, voor zover 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.

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. De verzoekende partijen voeren het volgende aan:

- willen vliegtuigen op die baan 02(20) landen, dan zijn ze genoodzaakt om zeer laag over de gemeenten Oudergem (Leonardkruispunt), Sint-Pieters-Woluwe (Sint-Aleidiswijk, Groene Corniche, Stokkel), Kraainem, Wezembeek-Oppem, Sterrebeek en Zaventem te vliegen, zeer dichtbevolkte gebieden;
- aangezien die baan erg kort is, moeten vliegtuigen die daar opstijgen, harder optrekken en hebben ze meer tijd nodig om op te stijgen, wat de door hen veroorzaakte geluidsoverlast en het bereik van die hinder doet toenemen;

- als landingsbaan daarentegen leveren de banen 25R en 25L aanzienlijk minder hinder en gevaren op, aangezien de vliegtuigen die daar landen over vrij dunbevolkte wijken van Noord-Brabant vliegen;
- het gebruik van baan 02(20) veroorzaakt bijgevolg veel meer geluidsoverlast, verontreiniging en veiligheidsrisico's dan het gebruik van de banen 25R en 25L.

Baan 02(20) wordt dus, zo betogen de verzoekers, alleen in gebruik genomen om dwingende redenen van luchtveiligheid wanneer de windkracht de internationaal vastgestelde waarden overstijgt.

5. Van de opeenvolgende maatregelen tot beperking van de geluidshinder voor de omwonenden van de luchthaven moet 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 "princiëpsakkoord 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 Use" 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 art. 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 enkel in zijn voorziene vorm uitvoerbaar 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 vanaf baan 20 over de Oostrand; de optimalisatie van de bestaande procedure wordt voortgezet;
- de vliegtuigen met bestemming CIV met een QC<4 vliegen vanaf de baan 25R rechtdoor in het verlengde van de piste;
- de vliegtuigen met bestemming HUL en CIV met QC>4 vliegen vanaf de baan 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 vanaf de baan 25R met een 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.

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

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.

Die twee zaken zijn afgesloten door arrest nr. 143.689 van 26 april 2005 waarin afstand van het geding is vastgesteld, aangezien geen verzoek tot voortzetting van de procedure was ingediend naar aanleiding van arrest nr. 125.026 van 4 november 2003 waarbij de vorderingen tot schorsing waren afgewezen.

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 (voor alle vliegtuigen), baken HUL en 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 vliegroutes over welke zones van het grondgebied dan ook, met gespreide uitwaaierringstracés 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.

5.5. 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.

5.6. 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 billijkere 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 regeerakkoord van 10 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. Zo moet krachtens de instructie van 22 juli 2003 bij voorkeur baan 20 worden gebruikt voor de nachtvluchten van zware vliegtuigen (QC tussen 4 en 12) richting Huldenberg.

5.8. Op 25 juli 2003 is bovendien een werkgroep-BRUNORR (Brussels Airport Noise Reduction and Redistribution) opgericht die bestaat uit vertegenwoordigers van BIAC, BELGOCONTROL en het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV).

Op 26 september 2003 heeft de werkgroep-BRUNORR een "Stappenplan voor de spreiding van de dag- en nachtvluchten op de luchthaven Brussel-Nationaal" voorgesteld. Dat plan heeft inzonderheid tot doel alle stappen voor te stellen die nodig zijn om het regeerakkoord van 10 juli 2003 uit te voeren. Dat stappenplan is 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.

5.9. 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. 126.669 van 19 december 2003.

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

5.10. 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)".

Dat is de eerste bestreden handeling.

6. Op dezelfde dag zendt de Minister van Mobiliteit aan BELGOCONTROL een wijziging van de vliegprocedures toe. Die wijzigingen betreffen deels baan 02/20 en de hoogte waarop de vliegtuigen een bocht maken, in die zin dat de vroegere hoogte 700 voet bedroeg en de nieuwe hoogte 1700 bedraagt. Die instructies zijn in het Engels gesteld. Ze vormen de tweede bestreden handeling.

7. Op 13 april 2004 wordt het plan voor het preferentieel baangebruik van 28 februari 2004 gewijzigd. Die wijziging legt het gebruik van baan 02 op voor alle landingen overdag elke zaterdag in plaats van één op de twee zaterdagen. Dat is de derde bestreden handeling.

8. Op 17 mei 2004 wijzigt de Minister van Mobiliteit, naar aanleiding van een veiligheidsstudie d.d. 6 mei van het directoraat-generaal Luchtvaart, de windcomponenten opnieuw in die zin dat het nieuwe evenwicht dat daarvan het gevolg zou zijn, erop neerkomt dat teruggekeerd wordt naar de situatie die op 28 februari 2004 was vastgesteld en dat de beslissing van 13 april 2004 wordt ingetrokken.

9. Op 17 maart 2005 beveelt het hof van beroep van Brussel 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.

10. Op 18 april 2005 beslist de Ministerraad van de federale regering de regeling voor het preferentieel baangebruik op de luchthaven Brussel-Nationaal als volgt te wijzigen:

" 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 het 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".

11. Op 11 mei 2005 wordt de tenuitvoerlegging van de beslissing van 18 april 2005 bij arrest nr. 144.230 geschorst.

12. Op 13 mei 2005 vaardigt de Minister van Mobiliteit een instructie uit die voorziet in het preferentieel gebruik van baan 20 op zaterdag van 14 tot 23 uur.

13. Op 19 mei 2005 wordt een vordering tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid ingesteld tegen de beslissing van 13 mei.

14. Op 20 mei 2005 beslist de Minister 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): "startbaan: baan 25R, landingsbaan: baan 25R en/of 25L".

15. Op 27 mei 2005, bij arrest nr. 145.123, schort de Raad van State de uitspraak over de vordering tot schorsing van 19 mei 2005 op en stelt hij de zaak voor onbepaalde tijd uit.

16. 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:

- " - Vastgesteld dat de vliegtuigen die opstijgen van en landen op de luchthaven Brussel-Nationaal, overeenkomstig de beslissingen van 28 februari, 13 april en 17 mei 2004 van de Belgische Staat en de richtlijnen van BIAC en Belgocontrol, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geluidshinder veroorzaken die schending of ernstig gevaar voor schending oplevert van artikel 2 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer en van artikel 20 van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving, en kennelijke schending of ernstig gevaar voor kennelijke schending van artikel 23 van de Grondwet oplevert;
- de Belgische Staat gelast de vastgestelde schendingen te doen ophouden binnen drie maanden na de betekening van dit arrest, op straffe van een dwangsom van 25.000 € per vastgestelde schending".

17. Op 13 juni 2005, bij arrest nr. 145.837, schorst de Raad van State de tenuitvoerlegging van de beslissingen d.d. 13 en 20 mei 2005 van de Minister van Mobiliteit.

18. Op 14 juli 2005, bij arrest nr. 147.660, schorst de Raad van State de beslissing van de Minister van Mobiliteit van 16 juni 2005 inzake het baangebruik op zaterdag op de luchthaven Brussel-Nationaal.

19. 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 op zaterdag van 14 tot 22.59 uur (lokale tijd) en wordt BELGOCONTROL aangemaand om die beslissing bekend te maken in de AIP.

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

21. Op 21 december 2005, bij arrest nr. 153.074, verwerpt de Raad van State de vordering tot schorsing die gericht was tegen de beslissingen die bekendgemaakt waren in de AIP van 17 maart 2005 (windnormen) en 14 april 2005 (route CIV9C in plaats van CIV8C), omdat het gevaar voor een moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat verband houdt met de weersomstandigheden, te onzeker is.

22. Op 21 maart 2006 legt het hof van beroep van Brussel de verwerende partij verbod op om, door het laten opstijgen of landen van vliegtuigen, de inwoners van de Noordrand en de Oostrand 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 zones gelijk worden behandeld en zegt voor recht dat bij de bepaling van een gelijk gewogen spreiding over die zones de door de verwerende partij toegepaste criteria rechtsgeldig zijn, zoals het aantal vluchten, het aantal geluidsoverlastpieken, overlast berokkend overdag en tijdens de nacht, overlast tijdens vrije dagen en werkdagen.

23. Op instructie gegeven door de verwerende partij op 21 april 2006, laat BELGOCONTROL op 25 april 2006 de volgende NOTAM bekendmaken:

" 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".

24. Bij arrest nr. 158.606, uitgesproken op 10 mei 2006, schorst de algemene vergadering van de afdeling Administratie van de Raad van State de tenuitvoerlegging van die beslissing.

25. Ondertussen heeft de algemene vergadering van de afdeling Administratie van de Raad van State de beroepen tot nietigverklaring ingesteld tegen "het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering d.d. 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer" verworpen bij de arresten nr. 158.548 en 158.549, gewezen op 9 mei 2006; bij een arrest nr. 158.547 van dezelfde dag heeft de algemene vergadering van de afdeling Administratie de heropening bevolen van de debatten in de zaak nr. A.87.224, die betrekking heeft op hetzelfde besluit, nadat ze het beroep niet gegrond had bevonden;

26. Bij twee arresten, nr. 159.614 en nr. 159.615, gewezen op 6 juni 2006, verwerpt de Raad van State de vorderingen tot schorsing van de tenuitvoerlegging ingesteld tegen:

- "het ('hoofd') besluit van onbekende datum van de Minister van Mobiliteit om de luchthaven op zaterdag open te houden via (voor de Raad van State onaanvechtbare) wekelijkse 'deelbesluiten/noodinstructies' (bestreden besluit waarvan de inhoud kan worden afgeleid uit onder meer een reactie in de pers van de Minister van Mobiliteit (...)) op het arrest van 10 mei 2006 van de Raad van State, naar analogie met de door de Minister van Mobiliteit reeds gehanteerde noodinstructie-besluitvormingstechniek aansluitend op (en met algehele miskennen van) het arrest van 14 juli 2005 van de Raad van State";
- "het besluit van onbekende datum van de MINISTER VAN MOBILITEIT, houdende de afschaffing van het zogenaamde 'omkeringsprincipe', zoals dit werd ingevoerd bij ministeriële instructies aan BELGOCONTROL van 18 mei 2004 en 12 juli 2004 (bestreden besluit waarvan de inhoud samenvalt met (minstens kan worden afgeleid uit) een op vrijdagavond 12 mei 2006 (niet eens aan (de raadsman van) verzoekers) doorgefaxt (evenzeer bestreden) brief/besluit van 27 april 2006 van het DIRECTORAAT-GENERAAL VAN DE LUCHTVAART aan BELGOCONTROL";

Overwegende dat, aangezien de derde bestreden beslissing ingetrokken is, het beroep ten aanzien daarvan doelloos is geworden;

Overwegende dat de verwerende partij een exceptie van niet-ontvankelijkheid opwerpt die ontleend is aan het feit dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij de zaak, enerzijds op de grond dat het belang van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe en van haar burgemeester samenvalt met het algemeen belang en anderzijds op de grond dat voor alle verzoekende partijen geldt

dat de bestreden beslissingen voor hen geen enkel nadeel opleveren, aangezien ze geen enkele verordenende kracht bezitten, ze niet bindend van aard zijn en er niet toe strekken juridische gevolgen te doen ontstaan; dat ze aanvoert dat het gebruik van vliegroutes vastgesteld in de tweede bestreden beslissing louter volgt uit het gebruik van een bepaalde baan, dat het gebruik van baan 02/20 lager blijft dan het gebruik daarvan vóór 2000, dat de Raad van State daarvan geen weet had toen hij arrest nr. 126.669 heeft uitgesproken, dat het gebruik van die baan niet als uitzonderlijk kan worden aangemerkt, dat het feit dat die baan vaker wordt gebruikt niet noodzakelijk nadelig is voor de verzoekers, aangezien alleen het opstijgen op baan 20 en het landen op baan 02 voor hen gevolgen kan hebben, dat de hinder niet zal toenemen door de eerste bestreden beslissing, dat de analyse van het BRUNORR-verslag in arrest nr. 126.669 onjuist is, aangezien de eerste bestreden beslissing ertoe strekt de huidige regeling, waarbij bij voorkeur baan 20 wordt gebruikt voor de vliegtuigen die opstijgen richting Huldenberg, te vervangen en niet te overlappen, dat bij voorkeur baan 20 wordt gebruikt, dat de toename van de geluidshinder bij gebruik van baan 02/20 niet vaststaat, dat twee soorten maatregelen genomen zijn en niet op basis van de kaarten kan worden uitgemaakt of de geluidshinder daardoor groter zou zijn bij gebruik van baan 02/20, dat niet vaststaat dat de veiligheid meer in het gedrang is wanneer baan 02/20 wordt gebruikt, dat alvorens de eerste bestreden beslissing is uitgevaardigd de veiligheid van de banen bij toepassing van het voorgestelde schema grondig onderzocht is, en dat het milieu-effect bij gebruik van baan 02/20 niet aangetoond wordt aangezien uit de studie waarnaar in de eerste bestreden beslissing wordt verwezen blijkt dat de normen nergens overschreden worden;

Overwegende dat de verzoekende gemeente en haar burgemeester hun belang rechtvaardigen door de omstandigheid dat de bestreden handelingen zullen leiden tot een sterke toename, zowel van de geluidshinder als van het gevaar dat een vliegtuig neerstort op het grondgebied van de gemeente, terwijl ze niet bevoegd zijn om maatregelen inzake luchtvaartveiligheid te nemen; dat ze eveneens aanvoeren dat de beschermingsmaatregelen waartoe zij zouden kunnen beslissen om hun inwoners te beschermen tegen de toename van de geluidshinder die door de bestreden handelingen wordt veroorzaakt, overdreven zouden zijn ten opzichte van de gemeentelijke begroting, en dat voor hen dan ook het gevaar dreigt dat hun inwoners hun toevlucht zoeken in andere gemeenten zonder dat ze enige maatregel kunnen treffen om hen van dat voornemen af te brengen; dat, meer in het bijzonder, volgens hen, de burgemeester, in zijn hoedanigheid van rechtstreeks verantwoordelijke voor de veiligheid en de rust in zijn gemeente, zijn verantwoordelijkheid aanzienlijk zou kunnen zien toenemen als de bestreden beslissingen ten uitvoer zouden worden gelegd;

Overwegende dat het belang dat deze verzoekende partijen aanvoeren zich niet onderscheidt van het algemeen belang en niet samenvalt met het gemeentelijk belang; dat dit belang niet specifiek is; dat het feit dat hun eventuele verantwoordelijkheid in het geding is in geval van een vliegtuigongeval louter hypothetisch is en niet voldoende om het belang te wettigen dat ze zouden hebben bij het instellen van een beroep bij de Raad van State; dat de burgemeester er niet in slaagt aan te tonen welk rechtstreeks verband er zou bestaan tussen de tenuitvoerlegging van de bestreden handelingen en de uitoefening van de bevoegdheden die hij krachtens de nieuwe gemeentewet bezit; dat de exceptie zowel ten aanzien van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe als ten aanzien van haar burgemeester gegrond is;

Overwegende dat, wat de overige verzoekers betreft, verwezen moet worden naar de regeling van preferentieel baangebruik zoals die gold vóór de beslissing van de Ministerraad en de bestreden beslissingen, dat wil zeggen het voluntair of juridisch opleggen van het baangebruik; dat volgens het bescheid dat terug te vinden is in stuk 7 van het dossier van de verzoekers, en uit de AIP komt, uit punt 7.2. volgt dat de banen 25R en L bij voorkeur gebruikt worden zolang de wind geen 25 knopen staartwind of 10 knopen zijwind bedraagt, en dat pas wanneer die waarden overschreden worden, een andere, niet nader aangeduide, baan zal worden toegewezen; dat het gebruik van baan 20 zodoende geenszins juridisch is opgelegd; dat die uitleg van de AIP bevestigd wordt door de federale ombudsdienst die uiteenzet dat "volgens de (...) van kracht zijnde luchtvaartreglementering (...) baan 02 pas in dienst (kan) worden gesteld in uitzonderlijke situaties die verband houden met ofwel de weersomstandigheden ofwel het niet beschikbaar zijn van de andere banen wegens werkzaamheden"; dat in de praktijk, wat het reële of concrete gebruik betreft, uit het verslag dat BIAC en BELGOCONTROL op 23 juni 2003 hebben ingediend evenwel blijkt dat, tussen 2001 en 2003 (partim), het gebruik van baan 20 's nachts voor opstijgingen gedaald is van 50% tot 44%, terwijl, tussen 2000 en 2003 (partim), het gebruik van de banen 02/20 overdag voor landingen en opstijgingen toegenomen is van 10,7% tot 18,3%; dat de Minister van Mobiliteit die situatie overigens bevestigd heeft in een brief van 23 december 2002, waarin ze een onderscheid maakt tussen de juridische regeling, waaruit blijkt dat het gebruik van baan 02 uitzonderlijk is, en de regeling in de praktijk, waarbij die baan gebruikt is wegens omstandigheden die de gebruikelijke banen onbruikbaar maken; dat daaruit af te leiden valt dat, uit juridisch oogpunt, tussen de situatie die bestond vóór de eerste bestreden beslissing en deze beslissing een opmerkelijk verschil bestaat wat betreft de regeling van het gebruik van de banen 02/20, die deze keer uitdrukkelijk vermeld worden in de regeling van preferentieel gebruik, waarbij baan 20

hoofdzakelijk 's nachts wordt gebruikt voor het opstijgen, behalve 's zaterdags, en baan 02 hoofdzakelijk tijdens het tweede gedeelte van de nacht voor het landen, ook 's zaterdags tijdens de even weken; dat daaruit dan ook volgt dat de juridische situatie inzake het baangebruik gewijzigd is, waardoor de verzoekers sub 3 tot 11 meer geluids- en milieuhinder ondervinden, en meer kans lopen op een vliegtuigongeval, zodat ze belang hebben bij het beroep; dat, wat hen betreft, de exceptie niet opgaat;

Overwegende dat de verwerende partij aanvoert dat de beroepen die de verzoekers sub 1 tot 9 hebben ingesteld, niet ontvankelijk zijn omdat die verzoekers niet verzocht hebben om voortzetting van de procedure na de kennisgeving van arrest nr. 129.411 van 17 maart 2004, waarbij hun vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de eerste bestreden handeling ingesteld onder aanvoering van de uiterst dringende noodzakelijkheid, afgewezen is;

Overwegende dat, aangezien geen verzoekschrift tot nietigverklaring is ingediend vóór het arrest waarbij uitspraak is gedaan over de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging ingesteld onder aanvoering van de uiterst dringende noodzakelijkheid, geen verzoek tot voortzetting van de procedure hoefde te worden ingediend na de kennisgeving van het arrest waarbij uitspraak is gedaan over de vordering tot schorsing, aangezien niet in te zien valt welke procedure op dat tijdstip dan wel had kunnen worden voortgezet; dat het beroep tot nietigverklaring ingesteld is na de kennisgeving van het genoemde arrest; dat in casu geen exceptie van niet-ontvankelijkheid ratione temporis kan worden opgeworpen; dat de exceptie opgeworpen door de verwerende partij niet in aanmerking kan worden genomen;

Overwegende dat de verwerende partij een exceptie van niet-ontvankelijkheid opwerpt wegens de aard van de beslissingen waarvan de nietigverklaring wordt gevorderd; dat ze betoogt dat de bestreden beslissingen geen bestuurshandelingen zijn waartegen beroep kan worden ingesteld bij de Raad van State, aangezien ze geen handelingen zijn waarvan het de bedoeling is dat ze rechtsgevolgen teweegbrengen; dat de verplichting voor BELGOCONTROL om de tabel te publiceren met een regeling van preferentieel baangebruik daaraan geen enkel bijzonder rechtsgevolg verleent, dat de regeling voor het baangebruik vervat in de bestreden handelingen niet geacht kan worden bindende kracht te bezitten, aangezien dat baangebruik precies als “preferentieel” wordt bestempeld, dat zo een regeling rechtstreekse concurrentie ondervindt van een reeks andere, al dan niet verplichte, criteria die ofwel meteorologisch van aard zijn ofwel verband houden met de staat van de banen of met de praktische organisatie; dat het volgens haar wel

degelijk de toewijzing van de baan door BELGOCONTROL is die door de piloten moet worden nageleefd krachtens artikel 27, 5/, van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen; dat ze erop wijst dat in artikel 3 van het beheerscontract wordt bepaald dat BELGOCONTROL ermee belast is te zorgen voor de veiligheid van de luchtvaart en dat daarin wordt gepreciseerd dat ze te dien einde de luchtverkeersdienstverlening verzorgt op de luchthaven Brussel-Nationaal en de naderingszones ervan; dat ze betoogt dat alleen deze uiteindelijke bepaling van de te gebruiken baan, op basis van die criteria, “rechtsgevolgen” voortbrengt ten aanzien van de piloten en dat de tabel alleen richtsnoeren bevat en BELGOCONTROL beslist deze al dan niet toe te passen; dat ze overigens van oordeel is dat de publicatie van dat systeem in de AIP evenmin een aanwijzing is op basis waarvan kan worden besloten dat dit systeem bindend van aard is, aangezien zoals in arrest nr. 126.669 van 19 december 2003 aangegeven is, de AIP slechts technische uitvoeringsmaatregelen bevat; dat ze er voorts op wijst dat de bestreden beslissingen geen betrekking hebben op de luchtvaartveiligheid maar wel op de spreiding van de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer en dat uit artikel 8 van het beheerscontract blijkt dat BELGOCONTROL alleen op basis van zijn hoofdopdracht, de veiligheid, kan bijdragen tot en uitvoering kan geven aan de regeling van preferentieel baangebruik ter spreiding van de geluidshinder die aan het luchtverkeer te wijten is; dat ze daaruit afleidt dat het niet gaat om handelingen die bindende kracht hebben;

Overwegende dat de eerste en de tweede bestreden beslissing verwijzen naar het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, inzonderheid naar artikel 43, § 2, ervan, naar het voornoemde koninklijk besluit van 15 september 1994, inzonderheid naar artikel 2, § 2, ervan, en naar de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid naar artikel 5, § 1, ervan, zoals vernummerd bij de wet van 2 januari 2001; dat dat artikel luidt als volgt:

" Art. 5. § 1. Worden eveneens bij koninklijk besluit uitgevaardigd, al de reglementsvoorschriften betreffende de luchtvaart en inzonderheid die betreffende de luchtvaartuigen, dezer bemanning, de luchtvaart en het luchtverkeer, het domein en de openbare diensten bestemd voor die luchtvaart en dat luchtverkeer, de bij de reglementen voorziene rechten, taksen, vergoedingen of gelden waaraan het gebruik van die domeinen en openbare diensten onderworpen is";

Overwegende dat artikel 43, § 2, van het voornoemde koninklijk besluit van 15 maart 1954 luidt als volgt:

" § 2. De Minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde stelt, voor elk geval, de technische eisen vast inzake gebruik van de luchtvaartterreinen. In uitvoering van de internationale bepalingen inzake de beveiliging van de

luchthavens en hun aanhorigheden, stelt de Minister belast met het bestuur der luchtvaart of de directeur-generaal van het bestuur der luchtvaart de beveiligingsvoorschriften vast geldend op de luchtvaarterreinen en hun aanhorigheden en hun uitvoeringsmodaliteiten. Voormelde Minister wijst de ambtenaren van het bestuur der luchtvaart aan die toezicht uitoefenen op de naleving van deze voorschriften. Zij hebben toegang tot de plaatsen waar deze voorschriften gelden";

Overwegende dat artikel 2, § 2, van het voornoemde koninklijk besluit van 15 september 1994 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 luchtvaarterreinverkeersgebieden 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 tabel zoals die welke is vastgesteld door de Minister van Mobiliteit en op 28 februari 2004 ter kennis is gebracht van BIAC en BELGOCONTROL, en waaraan onder meer de laatstgenoemde instelling zich moet houden bij het vaststellen en bekendmaken van de technische uitvoeringsmaatregelen "Airport Information Publication" (AIP), zodoende een akte 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 AIP, wel degelijk bindend is, zoals de woorden "will be assigned" aangeven; dat het niet kan worden beschouwd als een loutere gedragslijn; dat er niet van mag worden afgeweken, tenzij in bijzondere omstandigheden; dat de bestreden beslissingen onmiskenbaar gevolgen hebben voor de rechtsordening, aangezien ze de andere beslissingen betreffende het baangebruik en de vliegroutes vervangen; dat de Minister, aangezien hij bevoegd is om de technische eisen voor het gebruik van vliegvelden vast te stellen en de vliegroutes te bepalen, wanneer hij de regeling inzake preferentieel baangebruik, de route die vanaf die banen gevolgd moet worden en andere vlieghoogtes vaststelt, handelingen stelt waartegen beroep kan worden ingesteld; dat de exceptie niet opgaat;

Overwegende dat de Raad van State, toen hij bij arrest nr. 172.988 van 29 juni 2007 uitspraak heeft gedaan over het beroep tot nietigverklaring ingesteld door Fernande DE BECKER, Katrien COLENBIE, Philippe HUTSEBAUT, Bea KOCKAERT en de VZW BOREAS tegen het besluit van 16 juni 2005 van de minister van Mobiliteit betreffende het baangebruik op zaterdag op de luchthaven van Brussel-Nationaal, gezien de talrijke procedures en om de eenheid van de rechtspraak te waarborgen, de heropening van de debatten heeft bevolen en de zaak heeft voorgelegd aan de Voorzitter van de Raad van State die de verantwoordelijkheid heeft over de afdeling Bestuursrechtspraak, zodat deze in voorkomend geval de zaak kon doorverwijzen naar de algemene vergadering van die afdeling; dat om dezelfde redenen hetzelfde behoort te geschieden in deze zaak,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Het beroep wordt verworpen voor zover het is ingesteld door de gemeente Sint-Pieters-Woluwe en haar burgemeester.

Artikel 2.

De debatten worden heropend.

Artikel 3.

De zaak wordt voorgelegd aan de Voorzitter van de Raad van State die de verantwoordelijkheid heeft over de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Artikel 4.

De kosten van het beroep, bepaald op 350 euro voor zover het ingesteld is door de gemeente Sint-Pieters-Woluwe en haar burgemeester, komen te hunnen laste ten belope van 175 euro elk.

Voor het overige wordt de beslissing over de kosten in beraad gehouden.

Aldus uitgesproken te Brussel in openbare terechtzitting van de XIIIe kamer, op zeven februari tweeduizend acht door:

de Hr. HANOTIAU,
Mevr. GUFFENS,
de Hr. DAOUT,
Mevr. MALCORPS,

kamervoorzitter,
staatsraad,
staatsraad,
griffier.

De Griffier,

De Voorzitter,

M.-Chr. MALCORPS

M. HANOTIAU

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