

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

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE

A R R E S T

Nr. 126.669 van 19 december 2003

A. 145.203/XIII-3201

- In zake:
1. **de gemeente Sint-Pieters-Woluwe,**
 2. **CORTOIS** Peggy,
 3. **de BRUYN** Eric,
 4. **mevrouw EVRARD-DECOSTER,**
 5. **HENROT** Cathy,
 6. **KURGAN** Daniel,
 7. **LOUIS** Fabienne,
 8. **MAGREZ-SONG** Georgette,
 9. **PETIT** Frédéric,
 10. **PIETERS** Josette,
 11. **PONTEVILLE** Jacques,
 12. **VAN BOECKEL** François,
 13. **WALEFFE** Armand,

die alle woonplaats hebben gekozen bij
Mr. Dominique LAGASSE, advocaat,
Terhulpesteenweg 187
1170 Brussel,

tegen:

de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de
Eerste Minister,

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

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

Gezien de op 12 december 2003 door de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, Peggy CORTOIS, Eric de BRUYN, mevrouw EVRARD-DECOSTER, Cathy HENROT, Daniel KURGAN, Fabienne LOUIS, Georgette MAGREZ-SONG,

Frédéric PETIT, Josette PIETERS, Jacques PONTEVILLE, François VAN BOECKEL en Armand WALEFFE ingestelde vordering tot schorsing, met toepassing van de procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid, van de tenuitvoerlegging van "de beslissing van 3 december 2003 van de federale Ministerraad om zijn goedkeuring te hechten aan het verslag van de Minister van Mobiliteit en Vervoer 'over een coherent geluidsbeleid met betrekking tot de dag- en nachtvluchten voor de Luchthaven van Brussel-Nationaal'";

Gelet op de beschikking van 13 december 2003, waarvan per fax kennis is gegeven aan de partijen en waarbij deze worden opgeroepen om te verschijnen op 16 december 2003 om 9.30 uur;

Gelet op de beschikking van 15 december 2003, waarbij wordt besloten dat er grond is om de zaak te verwijzen naar een driedelige kamer;

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

Gehoord het verslag van de heer DAOUD, staatsraad;

Gehoord de opmerkingen van D. KURGAN, zesde verzoeker, van Mr. D. LAGASSE, advocaat, die voor de verzoekers verschijnt, van Mr. J. BOUCKAERT, Mr. P. DE BROUX en Mr. Ph. DE KEYZER, advocaten, en van L. GILLAIN, rechtskundig adviseur, die voor de verwerende partij verschijnt;

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

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

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

1. De verzoekende partijen stellen dat de configuratie van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal, sinds deze in 1958 op het grondgebied van Zaventem is opgericht, nagenoeg onveranderd is gebleven: er zijn drie landings- of startbanen, die in de beide richtingen kunnen worden gebruikt en die een "Z" vormen rond grote loodsen en gebouwen.

2. Volgens de verzoekende partijen ziet het patroon voor het gebruik van die banen er als volgt uit:

- 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 duidelijk korter dan de twee andere genoemde banen; die baan vormt een helling; ze vormt de diagonale lijn van de "Z" en loopt van Melsbroek naar Sterrebeek of omgekeerd.

3. In de pilootinstructies van de "Aeronautical Information Publication", gepubliceerd door BELGOCONTROL, bladzijde AD 2.EBBR 16, punt 7.2. "Preferential runway system", wordt bepaald waarvoor de banen bij voorkeur moeten worden gebruikt; in dat punt wordt 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.

4. 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.

5. Willen vliegtuigen op die baan landen, dan zijn ze volgens de verzoekende partijen 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 meer geluidsoverlast, verontreiniging en veiligheidsrisico's dan het gebruik van de banen 25R en 25L.

6. 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. Statistisch berekend stijgen de vliegtuigen meer dan 90% van het jaar tegen de wind in, namelijk in westelijke richting op baan 25R, de belangrijkste startbaan. De vliegtuigen landen in meer dan 80% van de gevallen van oost naar west, waarbij ze zich naar de twee evenwijdige banen 25 (25R en 25L) begeven.

7. Uit de nota met opmerkingen die de verwerende partij heeft ingediend, blijkt het volgende:

"1. De federale regering heeft op 11 februari 2000 een akkoord gesloten over de verdere ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Eén van de hoofddoelstellingen van dat akkoord was de nachtelijke geluidsoverlast voor de omwoners te verminderen.

De federale regering benaderde het probleem vanuit twee oogpunten: enerzijds wou ze de zones met geluidsoverlast zoveel mogelijk inperken; anderzijds wou ze dat binnen de gebieden die met geluidsoverlast geconfronteerd worden, een bijzonder beleid inzake ruimtelijke ordening en isolatieprogramma's zou worden gevoerd.

Daartoe is in het voormelde akkoord in grote lijnen vastgelegd hoe die doelstellingen kunnen worden bereikt. Het gaat om de volgende maatregelen:

- maatregelen om de oorzaak van de geluidsoverlast aan te pakken: het gaat om maatregelen die het lawaai aan de bron beperken, zoals het vaststellen van quota inzake geluidsoverlast, het verbieden van bepaalde vliegtuigtypes ...;
- technisch-operationele maatregelen, zoals het aanpassen van de luchthavenprocedures en het gebruik van de luchthaven, alsook infrastructuur die de geluidshinder beperkt;
- maatregelen inzake ruimtelijke ordening, namelijk een beleid waarbij de ruimte coherent en consistent wordt ingericht, gepaard met een isolatie- of onteigeningsbeleid voor degenen die het sterkst aan geluidsoverlast blootgesteld zijn.

2. Dat federale akkoord is voor het eerst geëvalueerd en bijgewerkt in het kader van een akkoord binnen de Ministerraad van 9 februari 2001.
3. Op 26 februari 2002 is 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" goedgekeurd, dat op 16 juli 2002 is bekrachtigd en uitgebreid.

Dat akkoord gaat over de volgende punten:

- het invoeren van nieuwe vliegroutes en het 'Stable Runway Concentrated Concept' voor het gebruik van de banen als startbaan voor nachtvluchten: de Regeringen hebben zich ermee akkoord verklaard dat die procedures gefaseerd worden ingevoerd vanaf 31 oktober 2002 en 26 december 2002;
- het vaststellen van de isolatiezones en het isolatieprogramma;
- het akkoord van de Vlaamse en de Brusselse Regering om hun regelgeving inzake geluidsimmissie aan te passen aan de maatregelen waartoe in het federale akkoord van 11 februari 2000 was besloten.

Een belangrijk punt in dat verband betrof het zoeken van een eenduidige definitie van het begrip 'nacht'. Voor de geluidsimmissienormen slaat het begrip 'nacht' op de tijdspanne tussen 23 uur en 5.59 uur; voor het isolatieprogramma geldt de tijdspanne tussen 23 uur en 6.59 uur;

- de standstill van het aantal nachtvluchten ten opzichte van 1999 (25.000); die standstill is vastgelegd in de milieuvergunning die het Vlaams Gewest op 29 september 2000 heeft afgegeven.

Er is overeengekomen dat een eventuele verhoging van het aantal nachtvluchten zou afhangen van een werkelijke vermindering van de geluidsoverlast in de praktijk, de geleidelijke uitvoering van het isolatieprogramma en de evaluatie van de geluidshinder op basis van het aanvaarde standpunt van de WGO (Wereldgezondheidsorganisatie) inzake slaapverstoring;

- de uitwerking, door de Brusselse en de Vlaamse Regering, van een voorstel betreffende een woongebied met bouwverbod in de buurt van de luchthaven.

De Brusselse en de Vlaamse Regering verbonden zich er ook toe om isolatienormen op te nemen in de geldende bouwregelgeving;

- de oprichting van een overlegforum om voor een transparant beleid terzake te zorgen.

4. Over die akkoorden is politiek overleg gepleegd met het oog op de omzetting ervan, om er aldus voor te zorgen dat de doelstellingen worden bereikt.

Op 20 september 2002 heeft het overlegcomité "federale regering/gemeenschaps- en gewestregeringen" zijn goedkeuring gehecht aan het volgende voorstel van de werkgroep die het overlegcomité op 19 juli 2002 had opgericht:

"Ter uitvoering van punt 4.1 van het principiële akkoord, verklaren de betrokken Regeringen zich, na kennis genomen te hebben van de

impactstudie, akkoord met de invoering van de geoptimaliseerde nachtelijke vertrekroute voor de baan 25R op 31 oktober 2002 en voor de banen 07R, 02 en 20 op 26 december 2002. De opschortende voorwaarde vervalt.

Ter uitvoering van punt 4.2 van het principeakkoord, verklaren de betrokken Regeringen zich, na kennis genomen te hebben van de impactstudie, akkoord met de invoering van het 'stable runway concentrated'-model voor de vertrekken op 26 december 2002. Voor wat betreft de landingen kan de invoering van het 'stable runway concentrated'-model maar nadat de (slaapkamers van de) huizen van de nieuwe gehinderden alsook van de actueel gehinderden die worden blootgesteld aan een toename van de geluidsbelasting met max. 3 dB(A), zijn geïsoleerd";

Nadat de nieuwe procedures voor het opstijgen van baan 25R op 1 november 2002 in werking waren gesteld, is de reële impact van de nieuwe procedures onderzocht in het licht van de vooruitzichten.

5. Tijdens de vergadering van het Overlegcomité van 29 november 2002 hebben de betrokken regeringen, naar aanleiding van het onderzoek van de werkelijke impact, erkend dat er problemen zijn gerezen bij de omzetting van bepaalde aspecten van de voormelde akkoorden.

Zo is vastgesteld dat de toepassing van de procedure, die sinds 1 november 2002 geoptimaliseerd is, desondanks meer geluidsoverlast veroorzaakte in bepaalde gebieden. Om dat probleem te verhelpen, werd de Adviescommissie, opgericht bij artikel 7.1. van het akkoord van 22 februari 2002, ermee belast zo snel mogelijk voor de noordrand van Brussel voorstellen uit te werken om de geluidsoverlast nog sterker te beperken.

Er is ook overeengekomen dat de definitieve optimalisering van de vliegprocedures en de verandering van het gebruik van de banen ('Stable Runway Concentrated Concept') zouden worden ingevoerd nadat in het bijzonder was vastgesteld dat geen nieuwe omwoners aan geluidsoverlast worden blootgesteld en dat de thans gehinderde omwoners geen zwaardere geluidsoverlast ondervinden dan tevoren.

6. In de notulen van het Overlegcomité van 24 januari 2003 staat:

- "- 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 ooststrand; 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 uitwaaiingsprocedure, 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)."

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

Tegen die twee beslissingen is een schorsingsberoep (en een beroep tot nietigverklaring) ingesteld dat bij arrest nr. 125.026 van 4 november 2003 is verworpen.

7. Naar aanleiding van dat akkoord van het Overlegcomité 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 (voor vliegtuigen met een geluidsquotum hoger dan 4) 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 lager dan 4).
8. 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.

Tegen dat arrest is hoger beroep ingesteld bij het Hof van Cassatie, waarbij wordt aangevoerd dat het arrest van het hof van beroep zich mengt in de

uitoefening van bevoegdheden die alleen de federale Staat toekomen (schending van het beginsel van de scheiding der machten).

9. De Staat heeft zich evenwel genoodzaakt gezien om het arrest van het hof van beroep uit te voeren, wat blijkt uit het regeerakkoord van 10 juli 2003:

"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.

Het isolatieprogramma zal worden herzien in functie van de gekozen oplossingen, en van de afstand van de overvlogen zones ten opzichte van de luchthaven. Dit zal gebeuren binnen het voorziene financieel kader.

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. De route naar Chièvres (heavy) zal meer het tracé volgen dat het dichtst bij de Brusselse ring ligt.

Voor de dagvluchten zal de regering tot een meer billijke verdeling van de hinder beslissen, 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."

Dat akkoord heeft aanleiding gegeven tot verscheidene overgangsmaatregelen voor de uitvoering ervan. Bij beslissing van 22 juli 2003 verlopen de nachtvluchten van zware vliegtuigen (QC tussen 4 en 12) richting Huldenberg voortaan via baan 20, in plaats van via baan 25R, wanneer de veiligheidscriteria dat mogelijk maken. Bij beslissing van 25 juli 2003 is de opstijgdrempel van baan 25R 300 meter achteruitgeschoven voor de nachtvluchten.

Sinds 2 oktober 2003 is de gewijzigde route Chièvres-heavy (CIV3M) van toepassing (zie stuk 4 van het dossier van de verzoekers).

10. Om het voormelde arrest zo goed mogelijk te kunnen uitvoeren, is ondertussen op 25 juli 2003 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).

Na tien vergaderingen is op 26 september 2003 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 enerzijds het regeerakkoord van 10 juli 2003 uit te voeren en anderzijds aan het genoemde arrest van 10 juni te voldoen. Dat stappenplan wordt op 30 september 2003 door het onafhankelijk internationaal orgaan Eurocontrol bekrachtigd.

Nadat de Minister van Mobiliteit het stappenplan op 30 september 2003 had voorgesteld aan de pers, is het plan besproken in de bevoegde commissies van de Senaat en de Kamer van volksvertegenwoordigers en in verschillende interkabinettenvergaderingen, waarbij gediscussieerd is over de verschillende aspecten van het plan, waaronder het geluidskadaster, de voorstellen voor het gebruik van de banen en de voorgestelde nieuwe routes (zie verderop).

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').

8. De verwerende partij zet de "methodologie voor de evaluatie van de geluidshinder" en de eerste fase van het plan als volgt uiteen:

" Om de geluidshinder te evalueren, worden eerst de "geluidscontouren" berekend aan de hand van de indicator LDEN

(Die indicator drukt het gemiddelde geluidsniveau uit, waarbij echter rekening wordt gehouden met het ogenblik waarop de geluidshinder geproduceerd wordt. De indicator LDEN weegt immers het geluidsniveau naargelang van het tijdstip van het etmaal aan de hand van de volgende coëfficiënten:

- | | |
|-----------------------|------|
| - dag (7 tot 19u): | 1 |
| - avond (19 tot 23u): | 3,16 |
| - nacht (23 tot 7u): | 10. |

Het gebruik van die indicator wordt opgelegd in richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002.)

volgens het internationaal erkende en uitgeteste Integrated Noise Model (INM). Die LDEN-geluidscontouren worden vervolledigd met "frequentiecontouren", waarbij wordt gemeten hoe vaak een geluidswaarde wordt overschreden en waarbij de berekende contouren worden vergeleken met de werkelijke metingen van BIAC, het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM) en de administratie van het Vlaams Gewest (AMINAL).

Het voorstel om volgens die methodologie een geluidskadaster op te maken is op 26 november 2003 door het kernkabinet goedgekeurd. Vanaf 28 november is dat geluidskadaster voor de huidige situatie en het jaar 2002 ontvouwd.

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 inventaris opgemaakt van de verschillende mogelijke scenario's voor het gelijktijdig gebruik van de banen, waarbij rekening is gehouden met de beperkingen die te wijten zijn aan de weersomstandigheden, de technische regels van het luchtverkeer (onder meer technische voorzieningen waarmee de banen uitgerust moeten zijn) en de capaciteit. Uit het oogpunt van de veiligheid zijn er acht scenario's overgebleven die verschillen vertonen op het stuk van de capaciteit. Andere scenario's zijn om diverse meteorologische of procedurele redenen (onverenigbaarheid met de bestaande of geplande routes) niet in aanmerking genomen.

Op basis van die scenario's zijn een twintigtal concrete scenario's voor het gebruik van de banen per week onderzocht, waarvan uiteindelijk slechts één is gekozen (scenario A13). Dat scenario maakt een maximale spreiding mogelijk, waarbij rekening wordt gehouden met de beperkingen qua veiligheid en capaciteit. De andere scenario's zijn om diverse redenen afgewezen.

Dat scenario is onder meer besproken in de vergaderingen van de interkabinettenwerkgroep van 26 en 27 november 2003, die hebben geleid tot een aanpassing van scenario A13, dat A31 is geworden. Het kernkabinet heeft dat scenario, dat op 28 november 2003 is aangepast, goedgekeurd (zie stuk 9). Op te merken valt dat dit scenario A31 rechtstreeks voortvloeit uit de scenario's voor het gelijktijdig gebruik van de banen die in het spreidingsplan in aanmerking waren genomen en volledig bekrachtigd waren door Eurocontrol - in het bijzonder wat de veiligheid betreft - dat helemaal geen voorbehoud maakt bij het scenario (zie hierboven)".

9. De verwerende partij stelt tot slot het volgende:

- "
1. In zijn arrest van 10 juni 2003 heeft het hof van beroep zich niet uitgesproken over de vordering van de appellanten tot het opleggen van een dwangsom; het hof heeft dat deel van de vordering verwezen naar de bijzondere rol, met het bericht dat het uitspraak zou doen over de vordering als het arrest niet zou worden uitgevoerd.

Ondanks de duidelijke inspanningen van de Belgische Staat hebben de appellanten de toepassing van de dwangsommen geëist. Bij arrest van 18 november 2003 heeft het hof de Belgische Staat veroordeeld tot het betalen van een dwangsom van 50.000 EUR per dag, zolang hij niet de gepaste beslissingen heeft genomen en zolang zijn diensten, BIAC en Belgocontrol, die beslissingen niet hebben uitgevoerd.

2. Om de toepassing van die zware dwangsom te voorkomen, heeft de verwerende partij dus een principiële beslissing moeten nemen in de Ministerraad van 3 december 2003. Die beslissing luidt als volgt:

"Principesakkoord over een coherent geluidsbeleid met betrekking tot de dag- en nachtvluchten voor de Luchthaven van Brussel-Nationaal.

De Raad hecht zijn goedkeuring aan het hierbij gevoegde verslag, met dien verstande dat het hierin goedgekeurde regime waaraan onmiddellijk uitvoering zal worden gegeven, dient te worden beschouwd als een voorlopig regime dat na volledige evaluatie en validatie van het geluidskadaster over een voldoende lange periode, opnieuw zal besproken worden."

Het bij dat principeakkoord gevoegde verslag heeft in het bijzonder betrekking op:

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:

1° 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).

2° 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. Tot slot bevat het verslag een overzicht van de stand van zaken betreffende de uitwerking van andere maatregelen van het spreidingsplan ('noise abatement'-procedures, harmoniseren van de geluidsnormen, controle op de naleving van de procedures en investeringen op lange termijn)".

10. Dat is de handeling waarvan de schorsing van tenuitvoerlegging wordt gevorderd.

11. De verwerende partij heeft op de terechtzitting het volgende overzicht ingediend. Dat overzicht vormt de bijlage over het gebruik van de banen:

Huidig schema					Schema A13				Voorstel			
	DAG Departure	Arrival	NACHT Departure	Arrival	DAG Departure	Arrival	NACHT Departure	Arrival	DAG Departure	Arrival	NACHT Departure	Arrival
Maandag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	20(<3:00) 02(>3:00)	20(<3:00) 02(>3:00)	25R	25R/25L	20(<3:00) 07R/07L/02(>3:00)	25L/25R(<3:00) 02(>3:00)
Dinsdag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L
Woensdag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R*	25R/25L	25R(<3:00) 02/07 (>03:00)	25R/25L(<3:00) 02 (>03:00)
Donderdag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L
Vrijdag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	25R	25R/25L	20(<3:00) 02(>3:00)	20(<3:00) 02(>3:00)	25R*	25R/25L	20(<3:00) 07R/07L/02(>3:00)	25L/25R(<3:00) 02(>3:00)
Zaterdag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	07R/07L/02	02	25L	25R	07R/07L/02 (1) 25R (2)	02 25R/25L	25L	25R
Zondag	25R	25R/25L	25R/20	25R/25L	20	20/25R	25R/20	25R/25L	20 (<17.00) 25R (>17.00)	25R/25L	25R/20	25R/25L

Overwegende dat de verwerende partij aanvoert dat de verzoekers hun vordering ten onrechte instellen onder aanvoering van de uiterst dringende noodzakelijkheid; dat ze uiteenzet dat "de verzoekers tot 12 december 2003 hebben gewacht om deze procedure tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid in te stellen, dus tot 9 dagen nadat de bestreden beslissing op 3 december 2003 openbaar is gemaakt" en dat "de onderhavige vordering tot schorsing dus niet als uiterst dringend kan worden beschouwd, gelet op de termijn die al is verstreken tussen de datum waarop de verzoekers kennis hadden van de bestreden beslissing en de datum waarop de onderhavige vordering tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid is ingesteld"; dat ze betoogt dat al is geoordeeld dat de loutere duur van een gewone schorsingsprocedure op zich geen reden kan zijn om een vordering tot schorsing wegens uiterst dringende noodzakelijkheid in te stellen en dat de verzoekers in het onderhavige geval de uiterst dringende noodzakelijkheid alleen baseren op het feit dat een gewone schorsingsprocedure te lang zou duren; dat "de uiterst dringende noodzakelijkheid" volgens de verwerende partij "niet kan worden aangenomen, vanwege het ontbreken van andere geldige redenen"; dat ze tot slot stelt dat "de bestreden beslissing geen administratieve handeling is die nadeel berokkent", dat "ze hooguit beschouwd kan worden als een voorbereidende handeling, die nog een latere beslissing vergt", dat "de uitvoering van de bestreden 'beslissing' nog maanden zal vergen, gelet op de verschillende instanties die bij het besluitvormingsproces betrokken zijn en de procedures die moeten worden doorlopen voordat een uitvoeringsmaatregel kan worden genomen"; dat ze daaruit opmaakt dat "dus niet kan worden volgehouden dat een gewone vordering tot schorsing niet zou kunnen verhinderen dat de bestreden 'beslissing' volledig wordt uitgevoerd";

Overwegende dat de verzoekers, na te hebben gewezen op het gevaar voor een moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat zich voor hen zou voordoen als de beslissing waarvan ze de schorsing van tenuitvoerlegging vorderen onmiddellijk ten uitvoer zou worden gelegd, aanvoeren dat "met een gewone schorsingsprocedure, gelet op de normale duur ervan, verzoekers niet zouden kunnen verhinderen dat de bestreden beslissing ten uitvoer wordt gelegd, met alle voornoemde hinder en gevaren, te meer daar de verwerende partij in de bestreden beslissing uitdrukkelijk heeft aangegeven dat daaraan 'onmiddellijk uitvoering zal worden gegeven' ";

Overwegende dat de betwisting van het aanwenden van de procedure wegens uiterst dringende noodzakelijkheid, doordat ze zich baseert op de analyse van de aard van de handeling waarvan de schorsing van tenuitvoerlegging wordt gevorderd, verband houdt met het onderzoek van de desbetreffende exceptie van niet-ontvankelijkheid die door de verwerende partij wordt opgeworpen;

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

Overwegende dat de vordering in het onderhavige geval is ingesteld op 12 december 2003; dat er niets aan te merken valt op de snelheid waarmee de verzoekers hebben gereageerd; dat moet worden aangenomen dat een termijn van negen dagen, nadat de Ministerraad een beslissing heeft genomen, normaal is om er werkelijk en voldoende kennis van te krijgen met het oog op het instellen van een vordering tot schorsing, te meer daar uit het dossier van de verwerende partij blijkt dat haar raadsman op vrijdag 5 december 2003 een afschrift van de handeling heeft bezorgd aan de raadslieden van bepaalde verzoekende partijen, welke stukken ze naar alle waarschijnlijkheid niet voor maandag 8 december hebben kunnen ontvangen; dat de toepassing van de procedure van uiterst dringende noodzakelijkheid de verwerende partij niet belet heeft om haar standpunt te laten gelden en een administratief dossier aan te

leggen en in te dienen, waarvan ze niet heeft aangevoerd dat het zou moeten worden aangevuld;

Overwegende dat uit de stukken die de verwerende partij heeft ingediend, blijkt dat al de dag na de Ministerraad van 3 december 2003 de Minister van Mobiliteit en Sociale Economie enerzijds en de Vice-Eerste Minister, Minister van Begroting en Overheidsbedrijven anderzijds respectievelijk aan de autonome overheidsbedrijven BELGOCONTROL en NV BRUSSELS INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY (BIAC) kennis gaven van de beslissingen en bijbehorende bijlagen met het verzoek om ze prompt uit te voeren; dat de raadsman van de verzoekende partijen op de terechtzitting heeft aangevoerd dat instructies zijn gegeven om ervoor te zorgen dat de nieuwe bepalingen tegen 22 januari 2004 in de praktijk zouden zijn omgezet, wat de verwerende partij niet ontkent; dat de verzoekers bij toepassing van de gewone procedure dus geen tijdige beslissing zouden kunnen verkrijgen;

Overwegende dat de verzoekende partijen, door uitdrukkelijk te verwijzen naar hetgeen ze vooraf in hun vordering hebben uiteengezet omtrent het ernstige nadeel dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden handeling hen zou kunnen berokkenen en omtrent het feit dat de gewone procedure geen uitkomst zou bieden, voldoende aantonen waarom ze hun vordering onder aanvoering van de uiterst dringende noodzakelijkheid instellen;

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 hun belang samenvalt met het algemeen belang en anderzijds op de grond dat hun belang ongeoorloofd zou zijn;

Overwegende dat de verwerende partij uiteenzet dat het belang van de verzoekende partijen ongeoorloofd zou zijn, omdat "de beslissing waarvan de schorsing van tenuitvoerlegging wordt gevorderd tot doel heeft uitvoering te geven aan de arresten van het hof van beroep van Brussel van 10 juni en 18 november 2003, wat de verzoekers uitdrukkelijk toegeven", en omdat "het vorderen van de schorsing en nietigverklaring van die beslissing, waarbij de genoemde arresten direct worden uitgevoerd, automatisch leidt tot een situatie die in die arresten als onwettig wordt beschouwd"; dat ze daaruit besluit dat "zulk een vordering ongeoorloofd is"; dat volgens de verwerende partij "uit het hele beroep immers blijkt dat het principe dat door de verzoekers wordt bestreden het principe van de spreiding van de vluchten over alle beschikbare start- en landingsbanen is" en dat "dit spreidingsprincipe, naast het feit dat

het sinds 24 januari 2003 is vastgelegd, uitdrukkelijk wordt opgelegd door de voormelde arresten van het hof van beroep"; dat ze stelt dat "de verzoekers dus niet de schorsing kunnen vorderen van een beslissing die de verwerende partij ter uitvoering van een gerechtelijke beslissing moet nemen";

Overwegende dat het helemaal niet tegenstrijdig is dat de verzoekers aannemen dat de verwerende partij de arresten van het hof van beroep van 10 juni en 18 november 2003 moet uitvoeren en inzonderheid in het kader van een schorsings- of annulatieprocedure bij de Raad van State aanvoeren dat de beslissingen die gekozen zijn om die arresten uit te voeren, onwettig zijn; dat zo een vordering geoorloofd is;

Overwegende dat het belang dat de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, de eerste verzoekende partij, aanvoert, te maken heeft met het feit dat de uitvoering van de bestreden handeling tot ongevallen zou kunnen leiden en de inwoners dan massaal zouden wegtrekken; dat een dergelijk belang zich niet onderscheidt van het algemeen belang en niet samenvalt met het gemeentelijk belang; dat dit belang niet specifiek is en dat de exceptie ten aanzien van de eerste verzoekende partij gegrond is;

Overwegende dat het persoonlijke en dadelijke belang van de andere verzoekers, die binnen de as van baan 02(20) wonen of verblijven, vaststaat, aangezien de uitvoering van de bestreden beslissing rechtstreekse gevolgen voor hen heeft; dat de exceptie ten aanzien van hen niet kan worden aangenomen;

Overwegende dat de verwerende partij een exceptie van niet-ontvankelijkheid opwerpt wegens de aard van de "beslissing" waarvan de schorsing van tenuitvoerlegging wordt gevorderd; dat ze uiteenzet dat de beslissing van de Ministerraad geen administratieve handeling is die bij de Raad van State kan worden aangevochten, omdat die handeling op zich geen rechtsgevolgen kan hebben; dat ze aanvoert dat "die beslissing hoe dan ook moet worden gevolgd door juridische handelingen waarbij de regels voor het gebruik van de banen en routes van vliegtuigen worden gewijzigd, welke handelingen moeten worden uitgevaardigd door de bevoegde bestuurlijke instantie, in casu, naargelang van het geval, de Minister van Mobiliteit en Vervoer en/of Belgocontrol"; dat ze verwijst naar artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen en aanvoert dat "de bestreden beslissing hooguit beschouwd kan worden als een handeling ter voorbereiding van de latere uitvoeringsbeslissingen van de bevoegde Minister en Belgocontrol"; dat ze er wederom op wijst dat een voorbereidende handeling evenmin nadeel berokkent en dat daartegen noch een vordering tot schorsing noch een beroep tot nietigverklaring kan worden ingesteld bij de Raad van State; dat, volgens de verwerende

partij, "de bestreden beslissing in het onderhavige geval het resultaat is van een politieke bespreking onder de leden van de Ministerraad, die het eens zijn geworden over "een coherent beleid inzake geluidshinder van de dag- en nachtvluchten voor de luchthaven Brussel-Nationaal" en die "principieel" instemmen met een "voorlopige regeling die opnieuw zal worden bekeken na een volledige evaluatie en validatie van het geluidskadaster over een voldoende lange periode" en dat "uit de bewoordingen van die beslissing of de bijlagen ervan geenszins kan worden opgemaakt dat die beslissing dwingende rechtsgevolgen zou kunnen hebben die de verzoekers onmiddellijk nadeel zouden berokkenen";

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

- " De begrenzingen van het vluchtinlichtingengebied van Brussel alsmede deze van de algemene verkeersleidingsgebieden, van de plaatselijke verkeersleidingsgebieden, van de vluchtadviesroutes, de ATS-routes, de luchtvaartterreinverkeersgebieden en de klasse ATS-luchtruimen binnen het luchtruim bepaald in § 1, worden vastgesteld bij beslissing van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart";

Overwegende dat uit die bepaling blijkt dat de begrenzingen, in het bijzonder van de ATS-routes ("Air Traffic Services"), weliswaar worden vastgesteld bij beslissing van de Minister die belast is met het Bestuur van de Luchtvaart of de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart, maar dat niet uitdrukkelijk voorzien is in regels voor het gebruik van de banen, al werden die als zodanig in artikel 1 van dat besluit gedefinieerd; dat bijgevolg een overzicht zoals datgene dat op 3 december 2003 is aangenomen door de Ministerraad en op 4 december 2003 ter kennis is gebracht van BIAC en BELGOCONTROL en die inzonderheid voor laatstgenoemde instelling als basis dient om de luchtvaartgids (Airport Information Publication of AIP) met de regels voor de technische uitvoering op te stellen en te publiceren, een handeling is die rechtstreekse rechtsgevolgen heeft en die dus bij de Raad van State kan worden aangevochten; dat de exceptie niet kan worden aangenomen;

Overwegende dat volgens artikel 17, § 2, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, "de schorsing van de tenuitvoerlegging (...) alleen kan worden bevolen als ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten akte of het aangevochten reglement kunnen verantwoorden en op voorwaarde dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de akte of het reglement een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen";

Overwegende dat de verzoekers een middel - het vierde van het verzoekschrift - ontlene aan schending van het algemene beginsel van administratief recht dat een bestuurshandeling op materieel juiste, relevante en wettelijk aanvaardbare motieven moet steunen en aan schending van het evenredigheidsbeginsel; dat de verzoekers in het tweede onderdeel van dat middel aanvoeren dat de bestreden handeling een beslissing inhoudt om baan 02(20) aanzienlijk meer te gebruiken, terwijl die baan tot dusver om veiligheidsredenen (doordat het gaat om de kortste baan van de luchthaven Brussel-Nationaal, doordat ze hellend is, doordat ze noord-zuid georiënteerd is en niet mag worden gebruikt als de zichtbaarheids grens voor vliegtuigpiloten lager is dan 500 meter - in plaats van 150 meter voor de andere banen), niet regelmatig, maar slechts sporadisch is gebruikt wanneer zulks nodig is om redenen die verband houden met ofwel de weersomstandigheden (wanneer de wind overwegend uit het noorden of noordoosten komt), ofwel het niet beschikbaar zijn van de andere banen wegens werkzaamheden; dat ze daaruit afleiden dat de beslissing om baan 02(20) intensiever te gebruiken, dus niet kon worden genomen zonder dwingende redenen die in casu niet voorhanden zijn;

Overwegende dat de verzoekers een vijfde middel ontlene aan schending van artikel 23, derde lid, 2°, van de Grondwet, in verbinding met artikel 8.1 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden en het algemene "standstill"-beginsel, doordat in de bestreden handeling besloten wordt om baan 02(20) aanzienlijk meer te gebruiken, terwijl de in het middel genoemde bepalingen en principes inhouden dat overheidsinstanties geen beslissingen mogen nemen die tot gevolg hebben dat de burgers meer milieuhinder ondervinden en hun privé- en gezinsleven sterker worden aangetast; dat de verzoekers aanvoeren dat de toename van die hinder en inbreuken niet alleen zal voortvloeien uit het veelvuldiger gebruik van baan 02(20), maar ook uit het feit dat, gelet op de specifieke eigenschappen van die baan, het gebruik ervan duidelijk meer geluidshinder en gevaar oplevert, in het bijzonder wanneer het vliegtuig met meewind of zijwind moet opstijgen;

Overwegende dat de verwerende partij in verband met het tweede onderdeel van het vierde middel antwoordt dat de bestreden beslissing geen betrekking heeft "op de regels voor het gebruik van de banen, maar wel op het gebruik dat bij voorkeur van de banen moeten worden gemaakt"; dat die beslissing helemaal geen gevaarlijker situatie schept en in overeenstemming is met de veiligheidsregels ter zake; dat ze in verband met het vijfde middel enerzijds antwoordt dat "artikel 23 van de Grondwet, in zoverre het voorziet in een recht op gezondheid en een gezond leefmilieu, geen rechtstreeks toepasbare bepaling is", "ongeacht of het al of niet in samenhang met artikel 8 van het EVRM wordt gelezen" en anderzijds antwoordt dat "zelfs als in het onderhavige geval zou moeten worden aangenomen dat het recht op een gezond

leefmilieu rechtstreeks uitwerking heeft en er ter zake een standstillverplichting is", het bestaan van dwingende of klemmende redenen een afzwakking van de gewaarborgde rechten kan rechtvaardigen; dat ze aanvoert dat het beleid dat wordt gevoerd om de geluidshinder zoveel mogelijk te spreiden, een "klemmende reden is die de mogelijkheid zou bieden om in dezen, zo nodig, enige, geheel betrekkelijke afzwakking te bewerkstelligen van de rechten die door artikel 23 van de Grondwet worden bekrachtigd, waaronder het recht op een gezond leefmilieu, die qua omvang in verhouding staat tot het nagestreefde doel";

Overwegende dat de verzoekers, tot staving van het tweede onderdeel van het vierde middel en het vijfde middel, en als bijlage bij hun vordering, stukken indienen die uitgaan van het directoraat-generaal Luchtvaart (brief van 13 september 2002 aan de zesde verzoeker), de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal (opstijg- en landingsprocedures), de Vice-Eerste Minister, Minister van Mobiliteit en Vervoer (brief van 23 december 2002 aan dezelfde 6e verzoeker), waarin telkens wordt vermeld dat baan 02(20) alleen in welbepaalde omstandigheden wordt gebezigd, wanneer de andere banen niet kunnen worden gebruikt; dat de directeur van de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal, vanuit zijn e-mailadres "mobilit.fgov.be" in een e-mail van 17 november 2003 het volgende schreef aan dezelfde verzoeker (en aan verscheidene andere personen onder wie de heer Jean-Claude TINTIN, gedelegeerd bestuurder van BELGOCONTROL):

"Volgens de op de luchthaven Brussel-Nationaal van kracht zijnde luchtvaartreglementering kan de baan 02 pas in dienst worden gesteld in uitzonderlijke situaties die verband houden met ofwel de weersomstandigheden ofwel het niet beschikbaar zijn van de andere banen wegens werkzaamheden.

(...)

Het bijzondere aan de diagonale baan 02/20 is dat, als ze als landingsbaan 02 of opstijgbaan 20 wordt gebruikt, voortdurend over zeer dichtbevolkte gebieden wordt gevlogen. Die baan is lawaaierig en hinderlijk, want het is een van de weinige procedures waarbij op zeer lage hoogte over de woonwijken van de gemeenten Sint-Pieters-Woluwe, Wezembeek-Oppem, Kraainem en Sterrebeek wordt gevlogen";

Overwegende dat de verzoekers ook een stuk overleggen waaruit blijkt dat verscheidene luchtvaartmaatschappijen (SN BRUSSELS AIRLINES, VIRGIN EXPRESS, DHL, THOMAS COOK AIRLINES en BIRDY AIRLINES) om veiligheidsredenen tegen de bestreden beslissing gekant zijn;

Overwegende dat het middel dat, op het eerste gezicht en op basis van de stand van het dossier, ontvankelijk lijkt en tot een nietigverklaring lijkt te kunnen leiden, ernstig is in de zin van artikel 17, § 2, eerste lid, van de gecoördineerde wetten

op de Raad van State, zonder dat een lang en grondig onderzoek nodig is dat onverenigbaar is met het begrip "kort geding";

Overwegende, wat het tweede onderdeel van het vierde middel en het vijfde middel samen betreft, dat uit de tijdens de debatten overgelegde stukken blijkt dat enerzijds de bestreden beslissing gevolgen heeft voor het recht op gezondheid en een gezond leefmilieu van de verzoekers, vastgelegd in artikel 23 van de Grondwet en in artikel 8.1. van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, een recht dat het hof van beroep te Brussel in zijn arrest van 10 juni 2003 overigens ook toekent aan de rechtzoekenden die de zaak bij dat hof aanhangig hadden gemaakt en dat, anderzijds, het administratief dossier geen enkel stuk bevat dat de Raad van State in staat stelt om na te gaan waarom de schending van de rechten van de verzoekers gewettigd zou zijn door een dwingende reden en in verhouding zou staan tot het nagestreefde doel, noch waarom het gebruik van baan 02(20), die tot hier toe uit milieu- en veiligheidsoverwegingen alleen in uitzonderlijke omstandigheden werd gebezigd, dat uitzonderlijke karakter zou verliezen; dat het tweede onderdeel van het vierde middel en het vijfde middel ernstig zijn;

Overwegende dat de verzoekers, met uitzondering van de eerste verzoekende partij, als gevaar voor een moeilijk te herstellen ernstig nadeel aanhalen dat ze alle aan baan 02(20) wonen of in de luchtcorridor die daar naartoe leidt; dat ze aanvoeren dat de uitvoering van de bestreden handeling zal leiden tot een systematisch gebruik van die baan en die luchtcorridor, waardoor de geluidshinder voor hen aanzienlijk zal toenemen; dat de toename van het luchtverkeer van en naar die baan, namelijk drie nachten per week en één op twee zaterdagen als landingsbaan (wat betekent dat 257 vliegtuigen laag over hun huizen zullen scheren), alsook zes nachten per week en alle zondagen als startbaan, naast het gebruik van die baan dat verband houdt met de omstandigheden (10% van de landingen) volgens hen geluidshinder zal veroorzaken die om de volgende redenen des te aanzienlijker zal worden:

- "aangezien die baan zeer kort is, moeten opstijgende vliegtuigen harder optrekken, waardoor ze meer geluidshinder veroorzaken", wat wordt bevestigd zowel door een ervaren piloot als door verscheidene luchtvaartmaatschappijen in een open brief aan de bevoegde minister;
- "als een vliegtuig met de wind in de rug opstijgt, heeft het veel meer tijd nodig om te stijgen, waardoor de geluidshinder die het veroorzaakt zich over een aanzienlijk grotere ruimte verspreidt", wat dezelfde luchtvaartmaatschappijen bevestigen;

- om op baan 02(20) te landen, moeten vliegtuigen vrij laag vliegen en het vermogen van hun motoren opvoeren voordat ze landen, om zich goed op de as van de baan te richten, waardoor de geluidshinder sterk toeneemt voor degenen die in de buurt van die baan en de daar naartoe leidende luchtcorridor wonen";
- het gebruik van baan 02(20) en van de daar naartoe leidende luchtcorridor veroorzaakt immers een Vortex-effect (namelijk een winddepressie die samenhangt met het verplaatsen van massa in de lucht), dat gepaard gaat met een gefluit, bovenop de andere geluidshinder die veroorzaakt wordt door de vliegtuigen die die baan en die luchtcorridor gebruiken";

dat ze stellen dat die extra geluidshinder een ernstige aantasting betekent van hun levenskwaliteit en hun goede nachtrust, alsook van de eerbiediging van hun privé- en gezinsleven, te meer daar die geluidshinder tijdens het weekend het grootst zal zijn; dat ze onderstrepen dat dit nadeel bijzonder ernstig is, omdat daardoor fundamentele rechten worden geschonden, namelijk het recht op een gezond leefmilieu, vastgelegd in artikel 23 van de Grondwet, en het recht op eerbiediging van het privé- en gezinsleven, gehuldigd in artikel 22 van de Grondwet en artikel 8.1. van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden; dat een dergelijk nadeel volgens hen van nature moeilijk te herstellen is; dat ze voorts aanvoeren dat de veiligheid van de omwonenden in het gedrang komt doordat de baan zeer kort is, waardoor het gevaar voor een ongeval aan de grond en in de lucht tijdens het opstijgen en landen toeneemt; dat ze steunen op de getuigenis van een ervaren vliegtuigpiloot, die het nieuwe vliegplan in twijfel trekt; dat ze aanvoeren dat dit gevaar ook wordt gehekelde door verschillende luchtvaartmaatschappijen, die in het bijzonder van mening zijn dat alleen de banen 25L en 25R bruikbaar zijn bij geringe zichtbaarheid, dat het gebruik van parallelle banen voor landingen ervoor zorgt dat er meer ruimte is tussen vliegtuigen die de luchthaven naderen, wat het gevaar voor turbulentie en ongevallen vermindert, dat het gebruik van een korte baan het gevaar voor motorpech bij het opstijgen vergroot, dat het gebruik van kruisende banen voor het opstijgen (baan 25R) en het landen (baan 02) het risico op vliegtuigbotsingen verhoogt; dat ze voorts onderstrepen dat het Vortex-effect dat door het gebruik van die baan ontstaat, de daken van omliggende huizen kan opheffen en dus grote schade kan aanrichten; dat ze tot het besluit komen dat zo een gevaar voor hun veiligheid een moeilijk te herstellen, ernstig nadeel is; dat ze tot slot oordelen dat de verontreiniging van hun leefomgeving door het intensieve gebruik van die baan zal toenemen, wat invloed zal hebben op de kwaliteit van hun leven en van hun leefmilieu;

Overwegende dat de verwerende partij verwijst naar haar argumenten betreffende de ontstentenis van belang en van mening is dat die argumenten a fortiori kunnen gelden voor de ontstentenis van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel; dat ze er weer op wijst dat de bestreden beslissing niet aan de aangevoerde nadelen ten grondslag kan liggen, aangezien verscheidene beslissingen nodig zijn om het spreidingsplan dat bij de bestreden beslissing wordt goedgekeurd, uit te voeren; dat ze subsidiair van oordeel is dat de verzoekers reeds enige hinder van het luchtverkeer ondervinden en dat de uitvoering van de bestreden beslissing niet alleen tot gevolg heeft dat hun situatie verslechtert, aangezien ze ook tot gevolg heeft dat het aantal nachtvluchten over de Oostrand van Brussel, in vergelijking met de huidige situatie, wordt verminderd "met drie vluchten per nacht, aangezien er twee nachten zonder nachtvluchten zouden zijn en het aantal vluchten tijdens de overige nachten eventueel met twee zou stijgen in geval van weinig verkeer" (sic); dat ze bovendien vindt dat niet vaststaat dat het om een ernstig nadeel gaat, daar de verzoekers in geen enkel opzicht aantonen dat de geluidshinder bijzonder ondraaglijk is; dat volgens haar "die hinder objectief te vergelijken is met de hinder die namens het collectieve belang moet worden geduld door mensen die in de buurt wonen van drukke stedelijke verkeerswegen - zoals ringwegen en grote in- en uitvalswegen van en naar stadscentra -, spoorwegstations, waar 's avonds laat treinen stoppen, ondernemingen die nachtvoorstellingen geven, brandweerkazernes waarvan het korps 's nachts uitrukt, enz."; dat ze aanvoert dat de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling bovendien tot gevolg zou hebben dat de inwoners van de Noordrand van Brussel een relatief groter nadeel zou worden berokkend, wat het hof van beroep te Brussel in zijn arresten van 10 juni en 18 november 2003 uitdrukkelijk heeft erkend; dat de Raad van State volgens de verwerende partij bij het afwegen van de nadelen niet anders zou kunnen besluiten dan het hof van beroep; dat ze, nog altijd subsidiair, in verband met het gevaar voor de veiligheid van de omwonenden onderstreept dat het gevaar voor een vliegtuigcrash niet eigen is aan de betrokken maatregelen en zich kan voordoen boven elk gebied dat overdag of 's nachts wordt overvlogen, dat, aangezien de verzoekers al aan dat gevaar blootstaan, de ernst van het nadeel niet vaststaat; dat ze opmerkt met dat gevaar bovendien rekening is gehouden dat bij het opstellen van het spreidingsplan, dat zelf onderworpen is aan de internationale veiligheidsnormen, dat de conclusie van het verslag van Eurocontrol over het ontworpen spreidingsplan luidt dat, wat de veiligheid betreft, de uitgevoerde evaluatie steunt op een grondig onderzoek dat de verschillende scenario's van gelijktijdig gebruik van de voorgestelde banen perfect verantwoordt; dat ze besluit dat het potentiële gevaar van een overvliegend vliegtuig helemaal niet vergroot is en dat de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing hoe dan ook niet het aangevoerde gevaar van een vliegtuigcrash zou verkleinen;

Overwegende dat vooraf moet worden opgemerkt dat de verwerende partij niet betwist dat baan 02(20) niet in de lijn van de heersende windrichting ligt, dat ze evenmin betwist dat ze kort is, noch dat ze alleen wordt of werd gebruikt in specifieke gevallen, namelijk bij te hevige wind of in geval van werkzaamheden aan één van de hoofdbanen; dat ze evenmin betwist dat het gebruik van die baan meer geluidshinder zal veroorzaken dan de overige banen omdat de afstand, zowel bij het landen als bij het opstijgen, korter is;

Overwegende bovendien, zoals blijkt uit het onderzoek van de ontvankelijkheid, dat diegenen van de verzoekers die natuurlijke personen zijn, belang hebben bij het beroep en dat de argumentatie van de verwerende partij betreffende de ontstentenis van belang dus niet kan worden gebruikt om aan te tonen dat er geen gevaar voor een moeilijk te herstellen ernstig nadeel bestaat; dat de uitvoering van de bestreden handeling, die rechtsgevolgen heeft, op zich een gevaar voor een moeilijk te herstellen ernstig nadeel inhoudt, ook al vergt ze in voorkomend geval aanvullende maatregelen;

Overwegende dat het vervolgens niet juist is te stellen dat door het goedgekeurde spreidingsplan het aantal nachtvluchten voor de Oostrand vermindert; dat, hoewel de vergelijking van de overzichten betreffende de huidige en de toekomstige situatie die indruk wekt, uit een aandachtige lezing van het BRUNORR-verslag blijkt dat voor de huidige situatie van de nachtvluchten op baan 20 in werkelijkheid rekening wordt gehouden met alle vliegtuigen die opstijgen richting Huldenberg, die deze baan sinds 22 juli 2003 gebruiken naar aanleiding van het regeerakkoord van 10 juli 2003; dat, al blijkt uit het overzicht niet meer als zodanig dat de genoemde baan door die vliegtuigen als startbaan wordt gebruikt, die baan toch nog die functie lijkt te vervullen, zoals blijkt uit het verslag (zie onder meer blz. 43); dat de verzoekers in totaal dus niet alleen elke nacht de vluchten zullen horen in de richting Huldenberg (met inbegrip van de luidste vliegtuigen), maar ook alle andere vliegtuigen die op maandag- en vrijdagochtend tot 03 uur opstijgen, deels de vliegtuigen die op dinsdag, donderdag en zondag opstijgen (via de 25R), alle vliegtuigen die 's zondags overdag opstijgen, alsook alle vliegtuigen die in de nacht van maandag op dinsdag, woensdag op donderdag en vrijdag op zaterdag vanaf 03 uur landen, precies wanneer de verzoekers het meest thuis zijn;

Overwegende dat uit het dossier, en in het bijzonder uit het stappenplan voor de spreiding van de dag- en nachtvluchten op de luchthaven, dat BRUNORR op 26 september 2003 op verzoek van de Regering had opgesteld, blijkt dat er nog andere spreidingsscenario's mogelijk zijn; dat in de verschillende scenario's die weliswaar door Eurocontrol qua veiligheid zijn goedgekeurd, luidens de stellers zelf van

het verslag, "geen rekening wordt houden met de dichtheid van de overvlogen bevolking of met de spreiding boven de overvlogen zones" (blz. 28 van het verslag); dat "uitsluitend rekening wordt gehouden met het aantal opstijgingen en landingen per baan"; dat in dat verslag voorts staat dat "de wijziging van het huidige schema voor het gebruik van de banen wijzigingen (zal) meebrengen qua kwantiteit en intensiteit van de door de omwonenden ondervonden geluidshinder" en dat "met de milieugebonden weerslag van deze wijzigingen (...) in dit theoretisch model geen rekening (wordt) gehouden" (ibidem); dat bovendien moet worden opgemerkt dat het gekozen scenario een wijziging van plan A13 is, een wijziging die niet terug te vinden is in het BRUNORR-verslag, dat aan Eurocontrol was voorgelegd en die laatstgenoemde dus niet heeft kunnen onderzoeken;

Overwegende dat bijgevolg blijkt dat het gevaar voor een moeilijk te herstellen ernstig nadeel, zoals dat door de verzoekers wordt beschreven, bewezen moet worden geacht; dat dit nadeel des te ernstiger is, daar het een inbreuk betekent op fundamentele rechten die door de Grondwet worden gewaarborgd, namelijk het recht op een gezond leefmilieu en het recht op eerbiediging van het privé- en gezinsleven, dat zelf gewaarborgd wordt door artikel 8.1. van het Verdrag tot bescherming van de mens en de fundamentele vrijheden;

Overwegende tot slot dat de bevoegdheid om de tenuitvoerlegging van een handeling of verordening van een administratieve overheid te schorsen, wanneer die beslissing kan worden vernietigd, als ernstige middelen worden aangevoerd die de nietigverklaring van de bestreden handeling of verordening kunnen wettigen en op voorwaarde dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de handeling of verordening een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen, tot doel heeft de nuttige werking van een eventuele nietigverklaring veilig te stellen; dat het algemeen belang of de belangen die in aanmerking zouden worden genomen, hetzij om te wettigen waarom wordt geweigerd de schorsing te bevelen hoewel aangetoond is en vaststaat dat er gevaar voor een moeilijk te herstellen ernstig nadeel bestaat, hetzij om de ernst van het nadeel van de verzoekers te minimaliseren, niet kunnen verhinderen dat de betrokken handeling na een onderzoek ten gronde eventueel wordt vernietigd; dat er dus geen grond is om, bij het onderzoek van de zaak in kort geding, af te wegen welke nadelen voortvloeien uit enerzijds de uitvoering van de bestreden handeling en anderzijds de schorsing van die uitvoering;

Overwegende dat is voldaan aan de voorwaarden gesteld in artikel 17, § 2, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973,

die vervuld moeten zijn wil de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing kunnen worden bevolen,

B E S L U I T :

Artikel 1.

De vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden handeling, voorzover ze is ingesteld door de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, wordt afgewezen.

Artikel 2.

Geschorst wordt de tenuitvoerlegging van de beslissing d.d. 3 december 2003 van de Ministerraad met als opschrift "Principesakkoord over een coherent geluidsbeleid met betrekking tot de dag- en nachtvluchten voor de Luchthaven van Brussel-Nationaal 2000A61460.255".

Artikel 3.

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

Artikel 4.

De onmiddellijke tenuitvoerlegging van dit arrest wordt bevolen.

Artikel 5.

De kosten van de vordering tot schorsing, ingesteld door de gemeente Sint-Pieters-Woluwe, bepaald op 175 euro, komen ten laste van die gemeente.

De beslissing over de overige kosten wordt in beraad gehouden.

Aldus uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van de XIIIe kamer, op negentien december tweeduizend drie door:

de Hr.	HANOTIAU,	kamervoorzitter,
Mevr.	GUFFENS,	staatsraad,
de HH.	DAOUT,	staatsraad,

SCOHY, griffier.

De Griffier,

De Voorzitter,

G. SCOHY

M. HANOTIAU

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