RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

nr. 153.074 van 21 december 2005
in de zaak A. 162.553/IX-4894.

In zake : 1. Fernande DE BECKER,
2. Katrien COLENBIE,
3. Philippe HUTSEBAUT,
4. Bea KOCKAERT,
5. de VZW BOREAS,
die woonplaats kiezen bij
advocaat I. LARMUSEAU,
kantoor houdende te GENT,
Kasteellaan 141

tegen :

de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de minister van Mobiliteit,
die woonplaats kiest bij
advocaten J. BOUCKAERT, T. GEVERS en S. JOCHEMS,
kantoor houdende te BRUSSEL,
Henri Wafelaertsstraat 47-51.

D E R A A D V A N S T A T E, IXe K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat Fernande DE BECKER, Katrien COLENBIE, Philippe HUTSEBAUT, Bea KOCKAERT en de VZW BOREAS op 17 mei 2005 hebben ingediend om de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van

"1. het integrale besluit van onbekende datum van de minister van Mobiliteit en Vervoer, houdende onder meer de wijziging van de windnormen, zoals gepubliceerd in de AIP (Aeronautical Information Publication Belgium and G.D. of Luxembourg) van 17 maart 2005, en
2. het integrale besluit van onbekende datum van de minister van Mobiliteit en Vervoer, houdende onder meer de vervanging van de route CIV8C door de route CIV9C, zoals gepubliceerd in de AIP (Aeronautical Information Publication Belgium and G.D. of Luxembourg) van 14 april 2005."

Gezien het gelijktijdig ingediende verzoekschrift, waarbij dezelfde verzoekende partijen de nietigverklaring vorderen van hetzelfde besluit;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door auditeur P. PROVOOST;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 20 oktober 2005 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 28 november 2005;

Gehoord het verslag van staatsraad L. HELLIN;

Gehoord de opmerkingen van advocaat I. LARMUSEAU, die verschijnt voor de verzoekende partijen, en van advocaat J. BOUCKAERT, die verschijnt voor de verwerende partij;

Gehoord het eensluidend advies van auditeur P. PROVOOST;

Gelet op de artikelen 17 en 18 en titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het bij artikel 90, § 3, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State vereiste advies van de auditeur-generaal;

1. Over de gegevens van de zaak.

1. Overwegende dat de gegevens van de zaak kunnen worden samengevat als volgt :

1.1. De eerste, tweede, derde en vierde verzoeker zijn inwoners van de zogenaamde “noordrand” van Brussel.

1.2. De luchthaven Brussel-Nationaal heeft drie start- en landingsbanen, die elk in twee richtingen gebruikt kunnen worden en die in een Z-vorm met elkaar verbonden zijn. Naargelang de richting hebben die banen (RWY staat voor Runway) een andere benaming.

Een bovenste baan rechts, genoemd RWY 25R (hierna: 25R), is gelegen 250° in de richting van Brussel, meer bepaald Diegem, Haren en Evere. Een bovenste baan links, genoemd RWY 07L (hierna 07L) is gelegen 70° richting Steenokkerzeel en Leuven.

De hiervoor genoemde banen maken fysisch slechts één baan uit maar kunnen gebruikt worden zowel in de richting zuid-west als in de richting noord-oost.

Een onderste baan rechts genoemd RWY 25L (hierna 25L) en links genoemd RWY 07R (hierna 07R), ligt praktisch parallel aan en ten zuiden van de banen RWY 25 R en RWY 07L, richting Kortenberg en Zaventem.

Ook hier maken de genoemde banen fysisch slechts één baan uit maar kunnen ook gebruikt worden zowel in de richting zuid-west als in de richting noord-oost.

Diagonaal ligt de baan RWY 20 (hierna 20), richting zuid naar Sterrebeek en RWY 02 (hierna 02), richting noord naar Perk. Deze banen die eveneens fysisch slechts één baan uitmaken zijn verbonden met de baan 07L/25R ten noorden en met de baan 07R/25L ten zuiden.

Het landen op banen 07L en 07R zou beperkt zijn door de afwezigheid van een "instrument landing system" (ILS). De facto zouden er bijgevolg slechts 4 banen zijn waarop regelmatig geland wordt, met name de baan 25L, 25R, 02 en 20.

De zes banen zijn wel volwaardig geschikt voor het opstijgen.

In het verlengde van die banen worden zones onderkend :

- in het verlengde van baan 25R: zone 1 met de gemeenten Diegem/Haren;
- in het verlengde van baan 25L: zone 2 met de gemeente Zaventem;
- in het verlengde van baan 20: zone 3 met de gemeente Wezembeek-Oppem;
- in het verlengde van baan 07R: zone 4 met de gemeente Erps-Kwerps;
- in het verlengde van baan 07L: zone 5 met de gemeente Steenokkerzeel;
- in het verlengde van baan 02: zone 6 met de gemeente Perk.

1.3. Het gebruik van de banen wordt bepaald door het zogenaamde “preferential runway system”. Dit is een tabel met het gebruik van de banen voorgeschreven per dag, opgedeeld in landen en opstijgen voor de dag en voor de nacht. Die tabel is opgenomen in de luchtvaartgids (AIP), zijnde de “officiële publicatie die luchtvaartinlichtingen van blijvende aard bevat die essentieel zijn voor het vliegverkeer” (artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen).

Het gebruik van de banen wordt verder bepaald aan de hand van andere parameters zoals uitrusting van de banen of weersomstandigheden en heersende windrichting.

Windnormen zijn ook opgenomen in de AIP.

1.4. Op 17 maart 2005 verschijnt in de AIP een instructie van 17 januari 2005 uitgaande van de directeur-generaal van het directoraat-generaal van de luchtvaart gericht tot Belgocontrol om de windnormen voor het preferentieel gebruik van de banen 07 en 25 te verhogen.

De windnorm voor het opstijgen en het landen zowel voor de dag als voor de nacht wordt gebracht op 20 knopen voor zijwind en 7 knopen voor rugwind. Voordien bedroeg de norm voor de banen 07 en 25: 15 knopen zijwind en 5 knopen rugwind zowel voor de dag als de nacht en voor het landen en opstijgen.

Dit is de eerste bestreden beslissing.

1.5. Op 14 april 2005 wordt in de AIP de vluchtroute CIV8C vervangen door vluchtroute CIV9C.

Dit is de tweede bestreden beslissing;

2. <u>Over de ontvankelijkheid van de vordering</u>.

2.1. Overwegende dat de verwerende partij in een eerste exceptie aanvoert dat de twee door verzoekers bestreden beslissingen een afzonderlijk voorwerp hebben; dat de eerste beslissing betrekking heeft op wijziging van windcomponenten voor verschillende banen en de tweede bestreden beslissing

betrekking heeft op de wijziging van de omschrijving van een bepaalde vluchtroute; dat beide beslissingen niets met elkaar te maken hebben en onafhankelijk van elkaar kunnen bestaan; dat zij niet samenhangend zijn en derhalve met afzonderlijke vorderingen dienden te worden aanhangig gemaakt;

2.2. Overwegende dat, in het belang van een goede rechtsbedeling, meer bepaald om de rechtsstrijd overzichtelijk te houden en de vlotte afwikkeling van de zaak mogelijk te maken, in de regel voor elke vordering een afzonderlijk geding moet worden aangespannen; dat de rechter van die regel kan afwijken wanneer de verschillende beslissingen die samen bestreden worden, wat hun voorwerp of hun grondslag betreft, zodanig met elkaar verbonden zijn dat het als waarschijnlijk voorkomt dat vaststellingen gedaan of beslissingen genomen in één zaak een weerslag zullen hebben op de uitkomst van de andere; dat te dezen de enige band tussen beide bestreden beslissingen te vinden is in de bewering van verzoekers dat zij als gevolg van die beslissingen nog meer hinder zullen ondervinden; dat die band niet toereikend is opdat vaststellingen gedaan of beslissingen genomen met betrekking tot de beslissing over de windnormen een weerslag zullen hebben op de uitkomst met betrekking tot de beslissing over een welbepaalde vliegroute; dat immers de wijziging van windnormen op zich geen enkel uitstaans heeft met de wijziging van de beschrijving van een vliegroute zodat de exceptie gegrond is; dat de vordering wat betreft de tweede bestreden beslissing dienvolgens als niet-ontvankelijk wordt afgewezen;

2.3. Overwegende dat de verwerende partij als tweede exceptie aanvoert dat de vordering met betrekking tot de eerste bestreden beslissing niet ontvankelijk is wegens laattijdigheid; dat zij zulks als volgt uiteenzet: de eerste bestreden beslissing dagtekent van 17 januari 2005 terwijl de vordering pas werd ingediend op 17 mei 2005; verzoekers hadden reeds voor 21 februari 2005 kennis van de beslissing voor de publicatie ervan in de AIP, aangezien zij reeds in conclusies neergelegd voor het hof van beroep te Brussel gewag maken van die beslissing door te verwijzen naar conclusies van de Belgische Staat waarin die beslissing is besproken; alhoewel enkel tweede verzoekster als tussenkomende partij in de procedure voor het hof van beroep is opgetreden, het “volstrekt ongeloofwaardig” is dat de overige verzoekers ook niet van de bestreden beslissing kennis hadden;

2.4. Overwegende dat de verwerende partij in een derde exceptie het belang van verzoekers betwist;

2.5. Overwegende dat over die excepties geen uitspraak moet worden gedaan aangezien, zoals hierna zal blijken, de vordering tot schorsing als ongegrond moet worden afgewezen;

3. Over de gegrondheid van de vordering tot schorsing.

Overwegende dat krachtens artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State slechts tot schorsing van de tenuitvoerlegging kan worden besloten onder de tweevoudige voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten akte of verordening kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden akte of verordening een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen;

3.1. Overwegende dat met betrekking tot de voorwaarde van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel in het verzoekschrift verzoekers bij de bespreking van het enig middel aanvoeren dat de eerste bestreden beslissing ingaat tegen het in de internationale regelgeving vastgelegde basisprincipe van het “tegen de wind in vliegen”; dat verzoekers nog meer worden overvlogen door opstijgende vliegtuigen en worden beroofd van “meteorologische rustmomenten”; dat ze in onveiliger omstandigheden worden overvlogen dan de andere omwonenden; dat ze door de verhoogde windnormen met grotere geluidshinder worden overvlogen; dat door de vele overvluchten over hun woningen zij ernstige gezondheidsproblemen zullen ondervinden; dat het studiebureau AAC heeft berekend dat de baan 25R met de nieuwe windnormen 14 % meer bruikbaar is en dat uit de gegevens van het KMI 2001 de baan 25R met deze normen 12 % meer kan worden gebruikt;

3.2. Overwegende dat de verwerende partij daartegen inbrengt dat de verzoekers niet concreet aanduiden waaruit het moeilijk te herstellen ernstig nadeel bestaat en dat hun nadeel veeleer besloten ligt “in de exploitatie van de luchthaven van Brussel-Nationaal”; dat welke windcomponenten ook gelden, er voor de omwonenden in de omgeving van de luchthaven altijd hinder zal zijn en dat deze hinder inherent is aan de ligging van de luchthaven Brussel-Nationaal “en niet aan de bestreden akten”;

3.3. Overwegende dat uit de stukken van het administratief dossier blijkt dat in de luchtvaart als basisprincipe geldt dat luchtvaartuigen landen en opstijgen tegen de windrichting in; dat op dit principe afwijkingen worden toegestaan

in geval van beperkte rug- of zijwinden en dat hierbij rekening gehouden wordt met de lengte van de start- of de landingsbaan, de technische uitrusting van de baan en een eventuele hindernis in het verlengde van die baan; dat bijkomend in een belangrijke mate wordt rekening gehouden met het eigen prestatievermogen van het landende of opstijgende luchtvaartuig en zelfs met de luchttemperatuur waarvan grenswaarden per type luchtvaartuig door de constructeur zijn vastgesteld; dat bijgevolg naast de "preferential runway system", het gebruik van een baan niet alleen wordt bepaald bij het bereiken van de maximum aanvaarde normen bij zijwind of rugwind en het derhalve niet alleen afhankelijk is van de weersomstandigheden die bovendien sterk seizoensgebonden zijn, doch ook van de grenswaarden vastgesteld door de constructeur van het luchtvaartuig; dat hoe dan ook het de gezagvoerder van een luchtvaartuig is die uiteindelijk de beslissing zal treffen over het al dan niet landen of opstijgen onder welbepaalde meteorologische toestanden;

3.4. Overwegende dat het eerste bestreden besluit de windnormen verhoogt; dat enerzijds die verhoging mogelijk aanleiding zou kunnen geven tot een groter aantal vluchten boven de zone die de eerste vier verzoekende partijen bewonen hetgeen het nadeel dat thans reeds ondergaan door de uitbating van de luchthaven kan vergroten; dat anderzijds echter niet uitgesloten is dat er minder vluchten boven die zone worden uitgevoerd, wat dan een vermindering van het nadeel voor verzoekers meebrengt; dat het gebruik van een baan derhalve afhankelijk is van zo vele andere imponderabilia -die bijgevolg niet op voorhand met zekerheid kunnen worden ingeschat- dan alleen windnormen voor toelaatbare rug- en zijwind; dat overigens een nadeel dat zou ontstaan bij een meer dan normaal gebruik van een welbepaalde landings- of startbaan, uitsluitend als gevolg van de vastgestelde windnormen voor rug- en zijwind, derhalve een te onzeker karakter heeft om als zodanig in direct oorzakelijk verband met het door verzoekers aangevoerde moeilijk te herstellen ernstig nadeel te kunnen staan,

B E S L U I T :

Artikel 1.

De vordering tot schorsing wordt verworpen.

Artikel 2.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten wordt uitgesteld.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op eenentwintig december 2000 en vijf, door de IXe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	J. DE BRABANDERE,	voorzitter van de Raad van State,
	L. HELLIN,	staatsraad,
	A. VANDENDRIESSCHE,	staatsraad,
Mevr.	V. WAUTERS,	griffier.

De griffier, **De voorzitter,**

V. WAUTERS. **J. DE BRABANDERE.**