RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

nr. 204.258 van 25 mei 2010
in de zaak A. 162.849/IX-4920

In zake : 1. Fernande DE BECKER
2. Katrien COLENBIE
3. Philippe HUTSEBAUT
4. Bea KOCKAERT
5. de VZW BOREAS
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Isabelle Larmuseau
kantoor houdend te Gent
Kasteellaan 141
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door de staatssecretaris voor Mobiliteit
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Jan Bouckaert
kantoor houdend te Brussel
Loksumstraat 25
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 27 mei 2005, strekt tot de nietigverklaring van het "integrale besluit van 13 mei 2005 van de Minister van Mobiliteit, houdende onder meer de wijziging van het preferentieel baangebruik, zoals gepubliceerd in de NOTAM A536/2005 (Notices To Airman) van 13 mei 2005 en van het integrale besluit van 20 mei 2005 van de Minister van Mobiliteit, houdende onder meer de wijziging van het preferentieel baangebruik, zoals gepubliceerd in de NOTAM A564/2005 (Notices To Airman) van 20 mei 2005".

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 145.837 van 13 juni 2005 is de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de bestreden beslissing ingewilligd.

De verwerende partij heeft een verzoekschrift tot voortzetting van de rechtspleging ingediend.

De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partijen hebben een memorie van wederantwoord ingediend.

Auditeur Peter Provoost heeft een verslag opgesteld.

De verwerende partij heeft een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 10 mei 2010.

Staatsraad Daniël Moons heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Jean Merckx, die loco advocaat Isabelle Larmuseau verschijnt voor de verzoekende partijen, en advocaat Jan Roggen, die loco advocaat Jan Bouckaert verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Peter Provoost heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

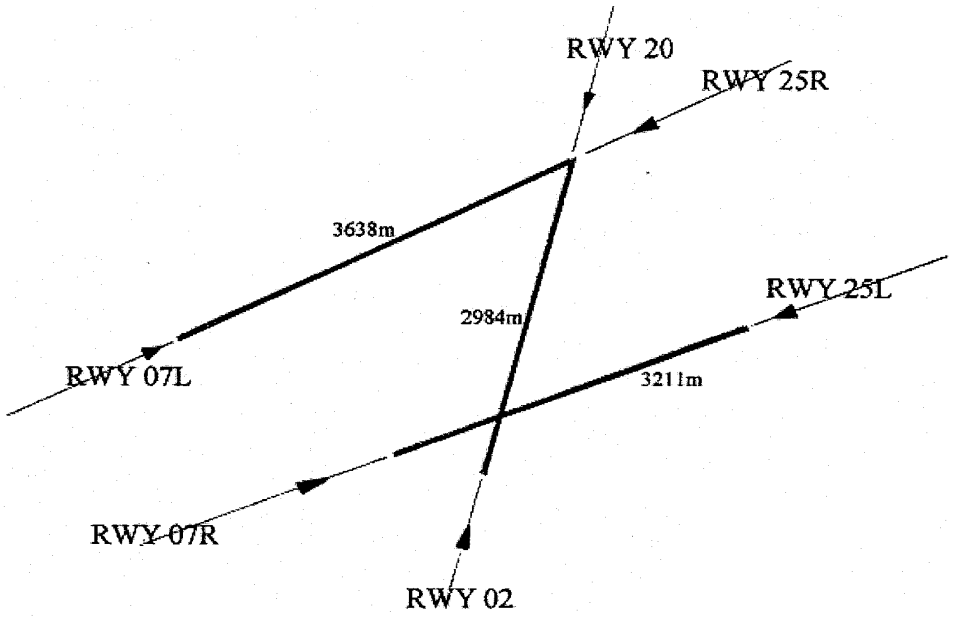
3.1. De eerste, tweede, derde en vierde verzoekende partij zijn inwoners van de zogenaamde “Noordrand” van Brussel.

3.2. 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 25R en 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.

De schematische weergave van deze banen volgt hierna:



3.3. 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 landingen 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. Aldus wordt bij te hoge rug- of zijwind een baan gebruikt die beter georiënteerd is in de richting van de wind. Het gebruik van de banen maakt het voorwerp uit van het onderhavige geschil.

3.4. Op 16 januari 2004 gelast de Ministerraad de minister van Mobiliteit om “binnen het kader van zijn bevoegdheden de nodige maatregelen te nemen om een billijke spreiding van lawaaihinder met betrekking tot de dag- en nachtvluchten voor de luchthaven van Brussel-Nationaal te realiseren, op basis van de motieven en overwegingen uiteengezet in (de aan de Ministerraad voorgelegde) nota, onder voorbehoud van alle veiligheidsoverwegingen en met dien verstande dat de beslissingen voorlopige beslissingen zijn die na volledige evaluatie en validatie van het geluidskadaster, opnieuw besproken zullen worden”.

3.5. Op 28 februari 2004 vraagt de minister van Mobiliteit, in uitvoering van de opdracht van de Ministerraad, aan BELGOCONTROL, om in de Luchtvaartgids (AIP) het “hoofdstuk EBBR AD 2.20.7.2.2 Preferential Runway System” op een bepaalde manier aan te passen en de nodige schikkingen te treffen om dit “per NOTAM” (Notices to Airman: kennisgeving met inlichtingen omtrent de instelling, toestand of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, -dienstverlening, -procedure, -gevaar, waarvan het noodzakelijk is dat operationeel luchtvaart-personeel tijdig kennis neemt) en door publicatie in de AIP te doen in werking treden op 18 maart 2004 voor de nacht en op 18 april 2004 voor de dag. Voor wat betreft het opstijgen op zaterdag tijdens de dag (06.00 uur tot 22.59 uur) moeten tijdens de oneven weken de banen 07R, 07L en 02 worden gebruikt en tijdens de even weken de baan 25R. Tijdens de nacht moet steeds de baan 25L worden gebruikt, zowel in de even als in de oneven weken. Voor de landingen op zaterdag overdag - van 06.00 uur tot 22.59 uur - in de oneven week geldt de baan 02 en in de

even weken de banen 25R en 25L. Tijdens de nacht geldt tussen 03.00 uur en 5.59 uur steeds de baan 25R, zowel in de even als oneven weken.

3.6. Bij arrest van 17 maart 2005 van het hof van beroep te Brussel wordt de voorlopige schorsing uitgesproken van het gebruik van de baan 02.

3.7. Intussen worden de parameters van maximale windsnelheden (rugwind en zijwind) ook verscheidene malen gewijzigd.

3.8. Ingevolge voornoemd arrest van 17 maart 2005 beslist de Ministerraad op 18 april 2005 het preferentieel baangebruik voorlopig te wijzigen. Voor het opstijgen op elke zaterdag tussen 03.00 uur en 05.59 uur gelden de banen 07L/07R; vervolgens, indien "de vereiste opstijg- en landingscapaciteit lager is dan de capaciteit van de configuratie: tussen 06.00 uur en 14.00 uur voor het opstijgen de baan 25R en het landen de banen 25R en 25L, in het andere geval voor het opstijgen de baan 20 en het landen de banen 25R en 25L; vanaf 14.00 uur tot 23.00 uur voor het opstijgen de baan 20 en het voor landen de banen 25R en 25L".

3.9. Deze beslissing wordt bij 's Raads arrest nr. 144.320 van 11 mei 2005 bij uiterst dringende noodzakelijkheid geschorst.

3.10. "Teneinde passend gevolg te geven aan het vonnis (arrest) van de Raad van State" wordt het preferentieel baangebruik gewijzigd op 13 mei 2005.

Dit is de eerste bestreden beslissing.

Voor de zaterdag telkens tussen 03.00 uur en 05.59 uur geldt de regel: opstijgen op de banen 07L en 07R en landen op de baan 20, van 6.00 uur tot 13.59 uur opstijgen op baan 25R en landen op de banen 25L en 25R, van 14.00 uur tot 22.59 uur opstijgen op de baan 20 en landen op de banen 25R en 25L.

3.11. Op 20 mei 2005 wordt die instructie door de minister van Mobiliteit ingetrokken en vervangen door een nieuwe instructie. Het preferentieel baangebruik voor de zaterdag tussen 03.00 uur en 05.59 uur luidt thans: voor het opstijgen de banen 07L en 07R en voor het landen de baan 20; tussen 06.00 uur en 22.59 uur voor het opstijgen de baan 25R en voor het landen de banen 25R en 25 L. In feite wordt voor het opstijgen tussen 14.00 uur en 22.59 uur thans ook de baan

25R aangewezen terwijl in de vorige versie van de instructie voor die periode de baan 20 was aangewezen.

Dit is de tweede bestreden beslissing.

IV. Ontvankelijkheid van het beroep

4. Tegen de thans bestreden besluiten van 13 en 20 mei 2005 wordt door de verzoekende partijen een vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid ingesteld.

Voornoemde besluiten worden geschorst bij arrest nr. 145.837 van 13 juni 2005, op grond dat de hinder door geluidsoverlast niet op gelijkmatige wijze wordt verdeeld over alle zones rond de luchthaven.

Inmiddels zijn de bestreden besluiten van 13 en 20 mei 2005 echter ingetrokken door de instructie van 16 juni 2005 van de minister van Mobiliteit aan Belgocontrol.

Deze instructie luidt als volgt:

> "Teneinde passend gevolg te geven aan het arrest van de Raad van State van 13 juni 2005 ben ik genoodzaakt om de beslissingen d.d. 20 mei 2005 ll. en 13 mei 2005 ll. inzake het preferentieel baangebruik op zaterdag in te trekken.
> Teneinde blijvend gevolg te geven aan het arrest van de Raad van State d.d. 11 mei 2005 blijft ook de beslissing van 20 april 2005 ingetrokken.
> Teneinde blijvend gevolg te geven aan (het arrest van) het Hof van Beroep van 17 maart 2005, blijft ook het preferentieel baangebruik voor de zaterdag zoals voorzien in de beslissing d.d. 28 februari 2004 en 17 mei 2004 inzake het preferentieel baangebruik, tijdelijk opgeschort.
>
> Rekening houdend met het bovenstaande, herneemt de laatste beslissing die niet werd aangetast door een schorsing of vernietiging van de Raad van State, of, die niet werd geschorst als gevolg van de beslissing van één van de rechtbanken, zijn rechtskracht."

5. Tegen de instructie van 16 juni 2005 hebben de huidige verzoekers, in naam van de Noordrand een vordering tot schorsing bij uiterst dringend noodzakelijkheid ingesteld. De instructie is bij arrest nr. 147.660 van 14 juli 2005 geschorst, in wezen op grond van dezelfde redenering als die waarop het genoemde schorsingsarrest nr. 145.837 van 13 juni 2005 steunt (ongelijke

verdeling van de last van de geluidshinder over de verschillende zones rond de luchthaven).

De instructie van 16 juni 2005 maakt het voorwerp uit van het beroep tot nietigverklaring in de zaak A. 163.623/g-95.

Bij arrest nr. 187.998 van 17 november 2008 van de algemene vergadering van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State werd het beroep gericht tegen voornoemde instructie alsmede de accessoire vorderingen verworpen.

6. Bijgevolg stelt de Raad van State ambtshalve vast dat het annulatieberoep, gelet op de intrekking van de bestreden besluiten, zonder voorwerp is geworden en dienvolgens niet ontvankelijk is.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partijen worden verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid en van het beroep tot nietigverklaring, begroot op 1.750 euro, elk voor een vijfde.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 25 mei 2010, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

André Vandendriessche,	kamervoorzitter,
Daniël Moons,	staatsraad,
Pierre Barra,	staatsraad,

bijgestaan door

Wim Geurts,	griffier.

De griffier **De voorzitter**

Wim Geurts **André Vandendriessche**