

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 145.837 van 13 juni 2005
in de zaak A. 162.849/IX-4920.**

In zake :

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.

DE RAAD VAN STATE, IXe KAMER,

Gezien het verzoekschrift dat
de VZW BOREAS op
27 mei 2005 hebben ingediend om bij uiterst dringende noodzakelijkheid de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging 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”;

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

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gelet op de beschikking van 31 mei 2005 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 6 juni 2005, om 10.00 uur;

Gehoord het verslag van staatsraad L. HELLIN;

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

Gehoord het andersluidend 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.

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

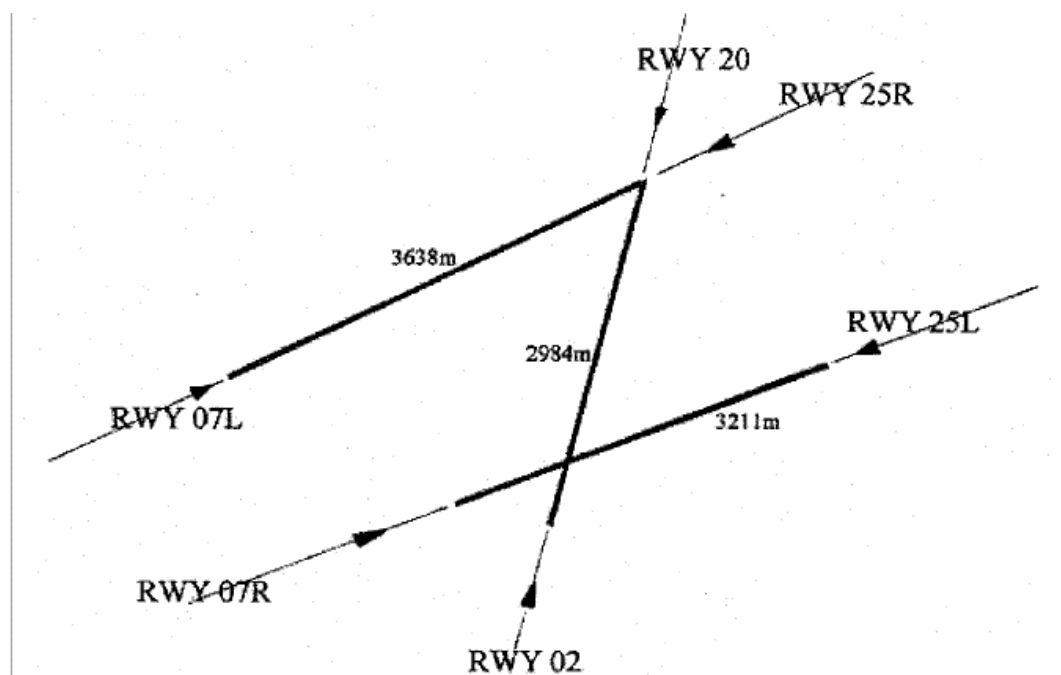
1.1. De eerste, tweede, derde en vierde verzoeker zijn inwoners van de zogenaamde “Noordrand” van Brussel.

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 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.



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 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 en heeft betrekking op de reeds lang aanslepende problematiek van de hinder die door de bevolking wordt ondervonden ten gevolge van het opstijgen en landen van vliegtuigen op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

1.4. 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”.

1.5. 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 luchtvaartpersoneel 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.

1.6. 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.

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

1.8. 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”.

1.9. Die beslissing wordt bij ‘s Raads arrest nr. 144.320 van 11 mei 2005 bij uiterst dringende noodzakelijkheid geschorst.

1.10. “Teneinde passend gevolg te geven aan het vonnis (sic) 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.

1.11. 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 07R en 07L en voor het landen de baan 20; tussen 06.00 uur en 23.00 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 23.00 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.

2. Over de ontvankelijkheid van de vordering.

2.1. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota de onontvankelijkheid aanvoert van de vordering in zoverre zij gericht is tegen de tweede bestreden beslissing; dat zij in essentie betoogt dat er geen voldoende samenhang bestaat tussen de eerste en de tweede bestreden beslissing; dat bijgevolg slechts de eerste bestreden beslissing in aanmerking kan komen als voorwerp van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat de tweede bestreden beslissing, die de beslissing is van 20 mei 2005, als volgt luidt :

“... ”

Teneinde in de geschetste omstandigheden, op een passende wijze gevolg te geven aan het arrest van de Raad van State van 11 mei 2005 én het arrest van het Hof van Beroep te Brussel dd. 17 maart 2005, rest mij dan ook geen andere keuze dan bij deze:

- 1) de instructie dd. 13 mei in te trekken;
 - 2) deze instructie te vervangen door de volgende instructie voor het preferentieel baangebruik op zaterdag, van 7 uur tot 22 uur 59 (Belgische tijd): ‘Opstijgen: baan 25R, landen baan 25R en/of 25L’.
- ...”;

Overwegende dat op het eerste gezicht een onmiskenbare relatie bestaat tussen de beslissing van 13 mei 2005 en die van 20 mei 2005 omdat luidens de termen van die laatste beslissing, deze beslissing de beslissing van 13 mei 2005 vervangt en derhalve in de plaats ervan komt; dat bovendien, in weerwil van wat de verwerende partij tracht te bewijzen, door de beslissing van 13 mei 2005 rechtstreeks te betrekken bij het onderhavig geding het onderzoek van de zaak in sterke mate wordt vergemakkelijkt aangezien het een volledige vergelijking mogelijk maakt; dat de exceptie moet worden verworpen;

2.2.1. Overwegende dat de verwerende partij in het spoor van de voorgaande exceptie ook aanvoert dat de eerste bestreden beslissing niet ontvankelijk is aangezien die beslissing is ingetrokken door de beslissing van 20 mei 2005 en dat voor zover de vordering zou gericht zijn tegen die beslissing wat de vluchten ‘s nachts tijdens de week betreft, verzoekers geen belang zouden hebben aangezien zij geen hinder kunnen ondervinden van het gebruik van de baan 07 voor het opstijgen en van de baan 20 voor het landen;

2.2.2. Overwegende dat, in het kader van onderhavige procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid, die zich gelet precies op de aard ervan niet leent tot een zeer grondig en doorgedreven onderzoek en derhalve slechts kan nopen tot een onderzoek “prima facie”, het op het eerste gezicht voor de duidelijkheid in het rechtsverkeer noodzakelijk is dat ook de eerste bestreden beslissing in de voorlopige oplossing van het geschil moet worden betrokken; dat ‘s Raads arrest nr. 145.123 van 27 mei 2005 hiertoe zelfs de aanzet heeft gegeven door de behandeling van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van die beslissing van 13 mei 2005, voor onbepaalde tijd uit te stellen;

2.3.1. Overwegende dat de verwerende partij ook opwerpt dat de bestreden beslissing van 13 mei 2005, “en in ondergeschikte orde (van) 20 mei 2005” geen administratieve rechtshandelingen zijn die voor de Raad van State kunnen worden bestreden; dat zij hierbij uiteenzet dat zij niet inziet in welke mate de bestreden instructies van aard zijn om rechtsgevolgen te creëren; dat de bestreden beslissingen het preferentieel baangebruik wijzigen en aan BELGOCONTROL opdragen die te publiceren in de luchtvaartgids; dat zowel het baan- als het routegebruik voor het opstijgen als voor het landen voor elk vliegtuig gedetermineerd worden op basis van een geheel van criteria en dat enkel BELGOCONTROL bevoegd is om instructies te geven aan de vliegtuigbestuurders welke deze dienen te eerbiedigen; dat alleen die beoordeling door BELGOCONTROL rechtsgevolgen sorteert ten aanzien van de vliegtuigpiloten; dat ook de publicatie bij NOTAM niet maatgevend is om te concluderen dat de bestreden beslissingen een dwingend en verordenend karakter hebben;

2.3.2. Overwegende dat artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen als volgt luidt :

“§ 2. 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.”;

dat alhoewel een “baan” in artikel 1 van voornoemd besluit gedefinieerd wordt als “een welbepaald rechthoekig gebied op een landluchtvaartterrein, aangelegd ten behoeve van het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen” en niet als zodanig is opgenomen in voornoemd artikel 2, § 2, een ATS-route in artikel 1 nochtans wordt

gedefinieerd als “een bepaalde route bestemd om de nodige kanalisering van het verkeer te waarborgen ten einde toe te laten de luchtverkeersdienstverlening te verzekeren” zodat op het eerste gezicht moet worden aangenomen dat een baan valt onder de ATS-route; dat bijgevolg de beslissingen van de minister van Mobiliteit van 13 mei 2005 en van 20 mei 2005 rechtsgevolgen sorteren; dat bovendien de uitdrukking “will be assigned” in de Luchtvaartgids (A.I.P.) met betrekking tot het preferentieel baangebruik ook wijst op het gebiedend karakter van de regeling; dat overigens van de regeling slechts kan worden afgeweken, hetzij om veiligheidsredenen, hetzij op verzoek van de vliegtuigbestuurder die daarover schriftelijk aan de luchtvaartterreinautoriteit moet rapporteren; dat de exceptie niet kan worden aangenomen;

2.4.1. Overwegende dat de verwerende partij voorts opwerpt dat de vordering niet ontvankelijk is wegens gebrek aan belang; dat zij uiteenzet dat “de bestreden ‘beslissing’ voor geen der verzoekers griefhoudend is vermits zij geen reglementair karakter heeft” en geen rechtsgevolgen beoogt te sorteren; dat verzoekers ook niet doen blijken van een wettig belang aangezien zij met hun vordering “onweerlegbaar” er naar streven “om terug te keren naar een toestand die strijdig is, zowel in rechte als in feite, met het gezag van gewijsde van het arrest van (...) 11 mei 2005 en ook het arrest van het Hof van Beroep van Brussel dd. 17 maart 2005”; dat die arresten “voorlopig elk preferentieel gebruik van banen 20 (voor het opstijgen) en 02 (voor landingen) uit(sluiten) op zaterdag”; dat het gevolg daarvan is dat enkel nog de baan 25R preferentieel kan worden gebruikt voor het opstijgen; dat verzoekers ook geen rechtstreeks belang hebben omdat zij nalaten “op ordentelijke wijze aan te tonen in welke mate zij, elk individueel genomen, een nadeel dreigen te ondervinden van de bestreden instructies”;

2.4.2. Overwegende dat de exceptie met betrekking tot het reglementair karakter van de bestreden beslissingen reeds verworpen is bij het onderzoek van de exceptie over de aard van de bestreden beslissingen; dat voorts de vordering van verzoekers geenszins “onweerlegbaar” er naar streeft terug te keren naar een vorige toestand; dat verzoekers in de bespreking van hun middel immers er op wijzen dat zij “nog meer” dan voorheen gediscrimineerd worden; dat op het eerste gezicht hieruit geen “onweerlegbaar” streven kan worden gevonden om terug te keren naar een vorige toestand; dat integendeel zulks er op wijst dat zij alleen streven naar een andere regeling; dat zij hiermee evenmin beogen het gezag van gewijsde van de geciteerde arresten aan te vechten; dat verzoekers in hun bespreking van de ernst van

hun nadeel afzonderlijk aan de hand van meetgegevens - en zelfs per seizoen - aanduiden in welke mate zij elk voor zich geluidshinder ondervonden hebben en dat zij hiermee ook aanduiden hoe zij als gevolg van de bestreden beslissingen nog frequenter en langduriger zullen worden blootgesteld; dat zij derhalve een voldoende concreet en rechtstreeks belang aantonen; dat ook die exceptie moet worden verworpen;

3. Over de gegrondheid van de vordering.

Overwegende dat krachtens artikel 17, §§ 1 en 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State slechts tot schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid kan worden besloten onder de drievoudige voorwaarde dat een uiterst dringende noodzakelijkheid voorhanden is, 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;

3.1.1. Overwegende dat verzoekers als middel uiteenzetten dat de verwerende partij in de bestreden besluiten, tegenover hen in “onevenredig ongunstige en discriminerende zin” de vertrekkende vliegtuigen nu ook elke zaterdag van 6 uur tot 23 uur hun woning (eerste tot en met vierde verzoeker), gelegen in zone 1 - Noordrand stuurt en dat dit geschiedt bovenop alle vertrekkende vliegtuigen die gedurende de 5 wekdagen, gedurende 3,5 nachten en elke zondag vanaf 17 uur boven de woningen van verzoekers vliegen “in de volle wetenschap” dat de verwerende partij aldus haar doelstellingen, met name het evenwichtig verdelen van de hinder met het criterium “hinder per individu”, geenszins verwezenlijkt op een wijze die het minst schadelijk is voor de mensenrechten en/of de grondrechten van de verzoekers; dat immers aan het bestreden besluit een zorgvuldige belangenafweging ten grondslag dient te liggen en dat zulks een zorgvuldig besluitvormingsproces en een zorgvuldig opgebouwde inhoud van deze besluiten impliceert, waarbij een ‘fair balance’ wordt nagestreefd tussen de rechten van verzoekers als individuele inwoners die geluidshinder ondergaan en de rechten van de derden en de maatschappij in het algemeen; dat dit, volgens verzoekers, te dezen geenszins het geval is, “nu de bestreden besluiten zijn gesteund op feitelijk, juridisch en beleidsmatig onjuiste en bijgevolg niet-draagkrachtige motieven”; dat de reeds “onevenredig zwaar belaste verzoekers” nog méér overvlogen worden door opstijgende vliegtuigen en “dit

uitgerekend in het weekend, tijdens de rusturen”; dat “in het spreidingsplan A13 nochtans was voorzien dat geen enkel vertrekkend vliegtuig op zaterdag de zone 1 - Noordrand zou overvliegen om de inwoners van deze zone de nodige uren rust te garanderen”; dat het aantal rusturen voor zone 1 - Noordrand teruggebracht wordt tot 11 uren, waarbij tijdens deze uren zone 1 nog steeds onrechtstreeks overvlogen wordt; dat er voor verzoekers geen enkel uur meer is zonder vliegtuigbewegingen tijdens de ochtend-, dag-, avond- of weekenduren en dat zij per week, gedurende ochtend, dag, avond en weekend, 108 uren aan één stuk door rechtstreeks en 11 uren onrechtstreeks worden overvlogen op een totaal van 119 uren per week; dat zij tijdens de rusturen in de week en het weekend per week gedurende 58 uren van de 69 uren rechtstreeks worden overvlogen en gedurende de nacht 25 uren rechtstreeks en 15 uren onrechtstreeks, zijnde 40 uren op een totaal van 49 uren per week; dat verzoekers de mening toegedaan zijn dat zij nog meer dan voorheen reeds het geval was gediscrimineerd worden doordat de verwerende partij het bestreden besluit nam in het uitsluitende voordeel van één bevolkingsgroep, met name de inwoners van de Oostrand; dat volgens verzoekers de verwerende partij “dit overigens bevestigt in haar beslissing van 13 mei 2005 waarin zij aangeeft dat het gebruik van de baan 25R voor vertrekken en banen 25R en L voor landingen een slechte (evenwichts)optie is”; dat zij de toestand vergelijken van de omwonenden van wie de Raad van State in zijn arrest van 11 mei 2005 oordeelde dat de belasting van de overvluchten tijdens de rusturen te zwaar was en dat uit die vergelijking blijkt dat zij op dat ogenblik tijdens de rusturen, in de week en tijdens het weekend, gedurende 20 uren van de 69 uren rechtstreeks overvlogen werden en dat zij gedurende de nacht 29 uren rechtstreeks en 7 uren onrechtstreeks overvlogen werden, zijnde 36 uren op een totaal van 49 uren;

Overwegende dat verzoekers voorts uiteenzetten dat het bestreden besluit tegengesteld is aan het doel dat de overheid nastreeft om de hinder evenwichtig te verdelen met “hinder per individu” als criterium aangezien de bruikbaarheid van de zwaarst belaste baan 25R als startbaan erdoor toeneemt, uitgerekend tijdens de rusturen in het weekend; dat zij ook verwijzen naar ‘s Raads arrest nr. 144.320 van 11 mei 2005 en hierbij opmerken dat “de gegevens die de Raad van State ertoe hebben gebracht om te komen tot het arrest van 11 mei 2005 éénduidig wijzen op een aanzienlijk lagere frequentie van overvluchten en aanzienlijk minder hinder in hoofde van de verzoekers uit de desbetreffende procedure dan de frequentie van overvluchten en hinder die op vandaag bestaat in hoofde van huidige verzoekers” en dat “het standpunt van de Raad van State, zoals verwoord in het arrest nr. 144.320 van 11

mei 2005, (...) bijgevolg des te meer opgaat in de voorliggende zaak”; dat de op de overheid rustende onderzoeksverplichting een wezenlijk deel uitmaakt van de rechtsbescherming geboden door artikel 8 EVRM, en dat in recente rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens het belang tot uiting is gekomen van voorbereidende studies die de mensenrechtenimpact van verschillende beleidsopties moeten onderzoeken, en die een toetsingscriterium uitmaken dat de appreciatiemarge van de overheid aanzienlijk beperkt; dat de overheid in deze bij het bepalen van het evenwicht tussen het individueel belang en het gemeenschappelijk belang, haar beleidsmarge onjuist, met name onzorgvuldig, kennelijk onredelijk en illegaal heeft ingevuld zodat er van een “fair balance” tussen individueel belang en gemeenschappelijk belang en van een respect voor de mensenrechten en de grondrechten van verzoekers geenszins sprake is;

Overwegende dat verzoekers dit toelichten door er op te wijzen dat tweede, derde en vierde verzoeker als inwoners van een zone die niet onmiddellijk is gelegen in het verlengde van de banen, zonder objectieve verantwoording, meer vluchten en hinder ondergaan dan inwoners van een zone in het verlengde van de baan 02/20, zijde Sterrebeek, en van de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die even ver verwijderd zijn van het einde van baan 25R en die bovendien meer in het verlengde van de baan liggen; dat de bestreden beslissing geenszins leidt naar “de globale, voor alle omwonenden, evenwichtige situatie” die de verwerende partij nochtans beweert te introduceren; dat het bestreden besluit “geenszins (kan) worden gekwalificeerd als een uiting van beleid van evenwichtige verdeling, met gelijke behandeling van elke burger, en met de “hinder per individu” en de “frequentie van overvluchten” (en niet de bevolkingsdichtheid) als uitgangspunt/doel/criterium”; dat het volgens verzoekers duidelijk is “dat de verwerende partij verzoekers discrimineert en hun gezondheid onherstelbare schade toebrengt, hun leefomgeving onherstelbaar aantast en inbreuk pleegt op hun privé-, gezins- en sociaal leven”; dat het bestreden besluit “manifest in tegenspraak (komt) met het beginsel van evenwichtige spreiding, zoals dit klaar en helder is verwoord in het arrest van 10 juni 2003 van het Hof van Beroep te Brussel en zoals dit door de verwerende partij zélf reeds op correcte manier werd geïmplementeerd, met name via het op 3 november 2003 gepresenteerde “plan Anciaux” (baangebruik en routes) dat werd opgemaakt door BIAC en BELGOCONTROL, in overleg met het Ministerie van Mobiliteit, en dat werd gevalideerd door EUROCONTROL”; dat in het genoemde plan alle mogelijke criteria “objectief en redelijk zijn verwerkt: wisselend baangebruik werd voorzien, alle routes werden vastgelegd in functie van hun

bestemming, de routes naar het ZW en Z gingen over de dunstbevolkte zones van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de routes naar het ZO en O gingen in een bocht naar links, de routes over de Noordrand werden effectief gespreid, en het afdraaien van de routes werd voorzien op verschillende hoogtes, zodat er ook een spreiding in de afdraaihoogtes bestond (700 voet naar het N over het bovenste van de Noordrand, 1200 voet naar het NW over het midden van de Noordrand en 1700 voet naar het W op de grens van het onderste van de Noordrand/Brussels Gewest)”; dat het bestreden besluit geen antwoord biedt op de vraag welke objectieve en redelijke verantwoording kan worden aangevoerd om “de verdere amputatie van dit ‘correcte’ spreidingsplan te verklaren”; dat door “het kennelijk onredelijk niet-gebruik van onder meer het bestemmingscriterium en het bijna exclusief gebruik van baan 25R als enige startbaan op een luchthaven met meer dan 250.000 vliegbewegingen per jaar verzoekers in elk geval geconfronteerd worden met een onredelijk groter “en dientengevolge ziekmakend/dodelijk aantal dag- en nachtvluchten dan eender wie in de nabijheid van de luchthaven moet ondergaan”; dat er evenmin aan voorbijgegaan kan worden dat het bestreden besluit “manifest in tegenspraak is met het criterium ‘hinder per individu’, dat in het licht van de door verzoekers ingeroepen grondrechten inderdaad het ‘enige criterium’ is, om de eenvoudige reden dat men beleidsmatig onmogelijk ziekmakende/dodelijke hinder op een beperkte groep inwoners kan gaan leggen, ten voordele van een grotere groep niet-gehinderde inwoners, wanneer anderzijds geen enkele inwoner ziek wordt/sterft ingeval de hinder gelijk wordt verdeeld per individu”; dat “metingen aantonen dat de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie voor verzoekers, reeds vóór het bestreden besluit, ruim overschreden worden”; dat het enige criterium dat de verwerende partij ter verantwoording van het bestreden besluit desgevallend zou kunnen aanhalen het criterium is van de bevolkingsdichtheid; dat verzoekers hierbij meteen opmerken dat dit criterium “in geen geval” op objectieve en redelijk verantwoorde wijze is toegepast, aangezien de Noordrand, waar verzoekers wonen de tweede dichtstbevolkte zone rond de luchthaven is en veel dichter bevolkt dan de andere gebieden die op dezelfde afstand van de luchthaven gelegen zijn, zoals de Oostrand, Kortenberg, Erps-Kwerps, Steenokkerzeel, Perk, Kampenhout, Zemst en de Brusselse Kanaalzone; dat ook indien door de verwerende partij het veiligheidsargument zou worden aangehaald, met name dat de routes naar het zuid-westen, zuiden, zuid-oosten en oosten langs de Noordrand worden omgeleid om de zogenaamde Shell-site te vermijden, dit niet opgaat: “door in een bocht naar rechts naar de Noordrand af te draaien komen de vliegtuigen veel dichterbij (voor zware toestellen die minder wendbaar zijn, is het

mogelijk dat zij de Shell-site zullen moeten overvliegen om hun bocht naar rechts te maken) én in een draaimanoeuvre over de Shell-site”;

Overwegende dat verzoekers in hun verzoekschrift stellen dat zij hiermee “de schending (aanvoeren) van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, en meer specifiek de schending van de materiële motiveringsplicht, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel, de schending van het in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet opgenomen gelijkheidsbeginsel, de schending van het in artikel 22 van de Grondwet en in artikel 8 van het EVRM opgenomen recht op privé- en gezinsleven, de schending van het in artikel 8 van het EVRM opgenomen recht op eerbiediging van het genot van de woning, de schending van het in artikel 23, derde lid, 2°, van de Grondwet opgenomen recht op de bescherming van de gezondheid, de schending van het in artikel 23, derde lid, 4°, van de Grondwet opgenomen recht op de bescherming van een gezond leefmilieu en de schending van de algemene beginselen van milieubeleid, meer specifiek het voorzorgsbeginsel”;

3.1.2. Overwegende dat de verwerende partij daarop antwoordt dat het middel niet ontvankelijk is wegens onduidelijkheid; dat zij evenwel in ondergeschikte orde op het aangevoerde middel als volgt een antwoord verschaft :

“(a) Algemene opmerking

136. Het is duidelijk dat verzoekende partijen bijzonder ongelukkig blijken te zijn met de gevolgen van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en de bijsturing van het spreidingsbeleid in uitvoering van het arrest van uw Raad van 11 mei 2005 en het arrest van het Hof van Beroep te Brussel van 17 maart 2005. Het is daarentegen, zoals hierboven opgemerkt in het kader van de exceptio obscuri libelli, helemaal niet duidelijk waarin de in onderhavige procedure voor Uw Raad aangevochten instructies de opgeworpen beginselen en bepalingen schenden alsmede welke onderdelen van de bestreden instructies nu precies worden aangevochten. Met enige voorzichtigheid, denkt concludant volgende grieven te moeten afleiden uit het verzoekschrift van de verzoekende partijen:

- Verzoekende partijen stellen dat zij gediscrimineerd worden in vergelijking met de inwoners van de noordrand (p. 24) en dat hier geen objectieve verantwoording voor is (p. 26). Aldus zouden de bestreden instructies niet te verzoenen zijn met een evenwichtige verdelingspolitiek (p. 25), aangezien het criterium hinder per individu verloren is gegaan (p. 27). Het gelijkheidsbeginsel zou geschonden zijn nu er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel, te meer daar de Belgische Staat met onderhavig besluit in casu eerder de individuele belangen van andere omwonenden dan het algemene belang zou beschermen (p. 29) en de Minister van Mobiliteit zo een onredelijke en onzorgvuldige invulling zou gegeven hebben aan zijn beleidsruimte (p. 26).
- Verzoekende partijen stellen dat in casu de onderzoeksverplichting zoals voorzien door artikel 8 E.V.R.M. is geschonden (p. 26).

137. Deze kritiek, is echter niet dienstig tot staving van het middel. De in het middel aangehaalde bepalingen en beginselen veronderstellen immers dat verwerende partij, bij het treffen van de bestreden instructies over een discretionaire beleidskeuze beschikt. Niets is echter minder waar. Immers, er dient onderlijnd te worden dat, met betrekking tot het regelen van het baangebruik, de Belgische Staat momenteel zo goed als géén beleidsmarge meer wordt gelaten door Uw Raad, de Hoven en Rechtbanken. Onder randnummer 32 werd reeds opgemerkt dat er, voor wat betreft het baangebruik op de luchthaven van Brussel-Nationaal, geen oneindig aantal combinaties van de zes verschillende banen voorhanden zijn die haalbaar zijn zonder de exploitatie van de luchthaven excessief te bemoeilijken of zelfs onveilig te maken. Op basis van ondermeer bepaalde twijfels die waren geuit aangaande de veiligheid van baan 02/20 in een rapport van het studiebureau AAC d.d. 12 mei 2004 (waarbij het preferentieel gebruik van baan 02/20, bij beschikbaarheid van banen 25R en 25L, werd afgeraden), alsmede op basis van de bedenking dat de inwoners van de Oostrand vóór de uitvoering van het spreidingsplan nooit enige significante geluidshinder hadden ondervonden ten gevolge van het preferentieel baangebruik, besloot eerst het Hof van Beroep het preferentieel gebruik van baan 02 voor de landingen te verbieden. Vervolgens werden ook de instructies die door de Minister van Mobiliteit werden gericht aan Belgocontrol als alternatief voor de opgeschorte configuratie (en waarbij ondermeer werd voorzien in het preferentieel opstijgen van baan 20), gedeeltelijk geschorst door de Raad van State. Ook hier speelde het rapport AAC en het feit dat de Raad van State van oordeel was dat baan 02/20 (behoudens uitzonderingen) vroeger niet op preferentiële wijze werd gebruikt, een determinerende rol. Er weze opgemerkt dat de Belgische Staat het met de uitgangspunten die aan de basis liggen van de voormelde arresten niet eens is. Ondermeer de inherente onveiligheid van het preferentieel gebruik van baan 02/20 op zaterdag wordt door de Belgische Staat met klem betwist. Niettemin dient de Belgische Staat rekening te houden met het gezag van gewijsde van beide arresten. Het is bijgevolg voorlopig onmogelijk baan 02 op preferentiële wijze te gebruiken voor de landingen en baan 20 voor het preferentieel opstijgen op zaterdag. Dit laat geen enkele andere mogelijkheid over dan op zaterdag terug te vallen op het klassieke en sinds decennia gehanteerde baangebruik landen op 25R of 25L en opstijgen 25R, rekening houdend met de capaciteitsvereisten van de luchthaven van Brussel-Nationaal op zaterdag. Deze vaststelling is van belang bij het onderzoek naar het door verzoekende partijen opgeworpen middel dat in essentie is gesteund op een ongelijke, kennelijk onredelijke en onzorgvuldige beoordeling en behandeling van de situatie van verzoekers t.o.v. de situatie van de inwoners van de Oostrand. Het middel is immers niet gesteund op de stelling dat elk gebruik van baan 25R voor vertrekken op zaterdag als dusdanig strijdig is met de in het middel aangehaalde bepalingen en beginselen. Inderdaad, zoals verzoekende partijen opmerken met verwijzing naar eerdere conclusies van de Belgische Staat, laatst vermelde heeft in bepaalde gevallen een afweging gemaakt tussen ecologische belangen enerzijds en economische belangen anderzijds, door ondermeer het baangebruik van 02/20 te verhogen zodat het gebruik van 25R voor het opstijgen en 25L voor de landingen (tot op vandaag de meest ideale configuratie op het vlak van capaciteit) kon verminderd worden. Deze belangenafweging werd echter altijd gesteund op redelijkheid (de alternatieve configuraties konden zelf een aanvaardbare capaciteit verwerken of werden slechts ingeschakeld in periodes van bijzonder lage capaciteit). Het spreekt voor zich dat de Belgische Staat een slecht beheer zou voeren indien op piekmomenten baanconfiguraties zouden opgelegd worden die het effectief aantal opstijgende en landende vliegtuigen niet zou kunnen verwerken. Verzoekers kunnen trouwens een dergelijke stelling niet ontwikkelen vermits een dergelijke stelling elke beleidskeuze van de Belgische Staat om al dan niet op zaterdag

vliegverkeer te organiseren, zou fnuiken. Hetgeen voorafgaat heeft dan ook als onvermijdelijk gevolg dat het middel gesteund is op een verkeerd uitgangspunt, en bijgevolg feitelijke grondslag mist. Het is Uw Raad, bij arrest van 11 mei 2005, én het Hof van Beroep te Brussel, bij arrest van 17 maart 2005, die de Belgische Staat verplicht hebben om terug te keren naar het sinds lang bestaande preferentiële gebruik van baan 25R voor de vertrekken. Dit volstaat reeds opdat het middel niet als (ernstig kan worden beschouwd).

138. Minstens is het niet kennelijk onredelijke en onzorgvuldig te noemen dat de Belgische Staat, in het kader van de tenuitvoerlegging van het arrest van het Hof van Beroep van 17 maart 2005 (uitvoeringstermijn: 40 dagen na betekening van het arrest) én van het arrest van Uw Raad van 11 mei 2005 (uitvoeringstermijn op de minuut), teruggekeerd is naar een baangebruik op zaterdag dat decennialang zijn deugdelijkheid bewezen heeft”;

3.1.3. Overwegende dat uit wat voorafgaat op afdoende wijze blijkt dat de verwerende partij er in geslaagd is om het middel vrij omstandig te beantwoorden; dat hieruit moet worden besloten dat zij in haar rechten van verweer niet werd geschaad; dat de exceptie wordt verworpen;

Overwegende voorts dat uit de cijfergegevens voorgebracht door de verzoekers - en die niet worden tegengesproken door de verwerende partij - blijkt dat verzoekers tijdens de week 108 uren aan een stuk door rechtstreeks overvlogen worden en 11 uren onrechtstreeks en tijdens de rusturen in de week en tijdens het weekend gedurende 58 uren; dat zij ook per week ‘s nachts 25 uren rechtstreeks en 15 uren onrechtstreeks worden overvlogen, hetzij 40 uren; dat, vergeleken met de uit het dossier blijkende overvluchten die de andere inwoners uit de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal ondergaan, verzoekers er terecht op wijzen dat er te hunnen nadele een evident onevenwicht bestaat op het vlak van de hinder door geluidsoverlast; dat zij terecht van oordeel zijn dat de overheid er zorg moet voor dragen dat de hinder zo gelijkmatig mogelijk wordt verdeeld over alle zones rond de luchthaven; dat zo de verwerende met reden verwijst naar de op haar rustende verplichting om uitvoering te geven aan het arrest van het hof van beroep te Brussel van 17 maart 2005 en van de Raad van State nr. 144.320 van 11 mei 2005, zulks haar niet vrijstelt van de verplichting om op gelijke wijze het recht op gezondheid en het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu van alle burgers, zoals neergelegd in artikel 23, derde lid, 2° en 4° van de Grondwet te verzekeren;

Overwegende dat de oplossing die met de bestreden besluiten wordt aangebracht voor een deel van de omwonenden van de luchthaven grotendeels de geluidshinder op zaterdag wegneemt, doch dat hiermee nog een grotere

concentratie van hinder ontstaat voor een andere groep van omwonenden - waartoe verzoekers behoren - dan voorheen reeds het geval was; dat uit het dossier dat aan de Raad van State voorgelegd is en de debatten ter terechtzitting wel blijkt dat de verwerende partij, doordat zij ten gevolge van de bestaande geluidsnormen die door de Gewesten zijn uitgevaardigd en door de technische inrichting van sommige banen, in de onmogelijkheid is om de geluidshinder veroorzaakt door de opstijgende en landende vliegtuigen globaal in alle evenwichtigheid te spreiden, maar dat ook dat voor haar geen reden mag zijn om binnen het reglementair kader waarin zij te beslissen heeft, de vluchten te concentreren op één bepaalde zone, zoals met het bestreden besluit is gebeurd; dat verzoekers er bijgevolg terecht op wijzen dat er een onevenredigheid bestaat tussen de hinder door geluidsoverlast die zij moeten ondervinden en de hinder die andere inwoners uit de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal ondervinden; dat zij ter zitting ook benadrukt hebben dat het geenszins in hun bedoeling ligt om door het voeren van procedures de hinder door geluidsoverlast volledig te zien verleggen naar andere gebieden en bijgevolg op andere bewoners, doch dat de overheid er zorg moet voor dragen dat de hinder zo gelijkmatig mogelijk wordt verdeeld over alle zones rond de luchthaven; dat het niet aan de Raad van State toekomt om aan te geven op welke wijze de uitvoering van de voornoemde arresten in overeenstemming kan worden gebracht met de reeds genoemde rechten voortvloeiende uit artikel 23, derde lid, 2° en 4° van de Grondwet en evenmin om zich uit te spreken over capaciteits- en veiligheidsvereisten die op de luchthaven van Brussel-Nationaal moeten gelden; dat het middel in die mate ernstig overkomt;

3.2.1. Overwegende met betrekking tot het moeilijk te herstellen ernstig nadeel dat verzoekers onder meer aanvoeren wat volgt :

“De woningen van eerste tot vierde verzoeker zijn gelegen binnen een afstand van 20 kilometer van het centrum van het vliegveld van Zaventem en ten noordwesten daarvan. De tweede, derde en vierde verzoekende partij wonen niet in het verlengde van enige start- of landingsbaan van het vliegveld (zie de radartracks).

Vóór de bestreden besluiten werden de eerste tot en met de vierde verzoekende partij reeds vijf dagen en avonden per week én theoretisch 3,5 nachten, één zaterdag op twee én iedere zondag minstens vanaf 17.00 uur overvlogen door vertrekkende vliegtuigen. Ingevolge het bestreden besluit komen daar nu wekelijks nog de weekend-uren van één zaterdag op twee bovenop (met name alle vertrekken, elke zaterdag tussen 06 uur en 23 uur). De Belgische Staat geeft zelf aan dat de bestudeerde beslissingen aanleiding geven tot gemiddeld 102 vertrekken per week extra vanaf baan 25R.

De eerste tot en met de derde verzoekende partij verkeerden tot 2000 in een situatie waar gemiddeld 315 dagvertrekken en 16 nachtvertrekken per week in gespreide slagorde voorkwamen, en vervolgens werden zij geconfronteerd met

een concentratie met 1013 dagvertrekken en 65 nachtvertrekken per week, en nu bevinden zij zich (vóór het bestreden besluit) in een situatie van 944 dagvertrekken per week en 48 nachtvertrekken per week.

De eerste tot en met de vierde verzoekende partij ondergaan (ingevolge de ‘concentratiebeweging’, die bij gebrek aan afdoende maatregelen ter bescherming van de mens in de vorige milieuvergunning heeft kunnen plaatsvinden en na de gedeeltelijke uitvoering van de eerste en tweede stap van het federale stappenplanspreidingsplan nog steeds plaatsvindt) tien maal meer vluchten boven hun woning dan de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die op dezelfde afstand van de luchthaven wonen, die even ver verwijderd zijn van het einde van piste 25R en die bovendien méér in het verlengde van de baan liggen (de verzoekende partijen hebben 780 dagvertrekken en 59,3 nachtvertrekken per week te ondergaan, daar waar men in Brussel centrum slechts met 79,5 dagvertrekken en 16,1 nachtvertrekken per week wordt geconfronteerd).

Het lijkt geen twijfel dat de verzoekende partijen ingevolge het bestreden besluit (besluit dat, mede gelet op het feit dat het hier om negen weekend-uren gaat, onmiskenbaar het karakter heeft van de ‘spreekwoordelijke druppel die de emmer doet overlopen’) onherstelbare schade en hinder ondervinden. De uitermate ernstige gezondheidsimplicaties blijken uit de hiernavolgende uiteenzetting, alsook uit de als stukken aan dit verzoekschrift toegevoegde documenten.

Kort samengevat komt het hierop neer dat het bestreden besluit de verzoekende partijen ernstig ziek maakt (zie in dit verband ook het achtergrondgegeven dat alleen al ingevolge de nachtvluchten per jaar minstens 215 omwonenden sterven en dat de hinder overdag een gelijkaardig effect heeft op de psychische en fysische gezondheid (zie onder meer de studie van professor ANNEMANS; zie ook het medische literatuuroverzicht; zie ook de door de verzoekende partijen meegedeelde doktersattesten)”;

dat zij hun betoog verderzetten door te verwijzen naar een aantal studies en rapporten met betrekking tot de effecten van lawaai op de gezondheid van de mens en als volgt besluiten over de ernst van het nadeel :

“1° Nu op basis van het bovenstaande, dient te worden besloten dat hinder en schade door vliegtuiglawaai vooral gekenmerkt wordt door frequentie van overvluchten, en nu in de bestreden besluiten kan worden vastgesteld dat er onomstotelijk iets schort aan de spreiding van de vluchten uitgerekend op een weekend-dag en dus geenszins wordt verhinderd dat verzoekers door de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit ernstig tot dodelijk ziek worden (zie o.m. de door de verzoekers meegedeelde doktersattesten), kan er geen twijfel over bestaan dat het nadeel in hoofde van de verzoekende partijen ernstig is.

2° Eén en ander blijkt overigens ook uit het advies van 22 oktober 2004 van de Afdeling Preventieve en Sociale Gezondheidszorg dat naar aanleiding van de behandeling van de recente milieuvergunningsaanvraag in beroep werd uitgebracht. In dit advies wordt duidelijk gewaarschuwd voor ernstige gezondheidsschade door geluidshinder afkomstig van vliegtuiglawaai van meer dan 60 dB(A) buitenshuis in woongebieden rond de luchthaven. In het advies wordt om die reden voorgesteld om de milieuvergunning slechts voor twee jaar te verlenen en om in deze kortlopende milieuvergunning een aantal bijzondere milieuvoorwaarden op te nemen. Het bestreden besluit biedt op geen enkel punt een vertaling van de bezorgdheid die uit het genoemde advies blijkt. Het is duidelijk dat op basis van de inhoud van dit advies niet kan worden betwist dat het nadeel van verzoekers ernstig is. Uit al het bovenstaande blijkt overigens

zeer duidelijk dat de bestreden besluiten een volstrekt ontoelaatbare verslechtering impliceren van een situatie die op zich reeds onhoudbaar is (en de wettigheidstoets geenszins doorstaat - zie de talrijke gerechtelijke procedures die nog hangende zijn). Het kan niet worden miskend dat dit nadeel ernstig is.

3° De ernst van het nadeel kan ook met concrete metingen worden aangetoond. Zoals reeds herhaaldelijk gesteld, is de situatie voor verzoekers onleefbaar geworden als gevolg van de ‘concentratiebeweging’ die tussen 2001 en 2003 heeft plaatsgevonden. Het federaal stappenplan om de concentratie ongedaan te maken, waarvan op dit ogenblik enkel nog maar de eerste en tweede fase gedeeltelijk werden uitgevoerd door de federale overheid, heeft de leefbaarheid voor de verzoekers nog niet hersteld, en wordt nu teruggedraaid”;

dat volgens verzoekers het nadeel moeilijk te herstellen is aangezien in ‘s Raads arrest van 11 mei 2005 aangenomen is dat als een verzoekende partij de enige is die praktisch gedurende het hele weekend - dit is tijdens de rusturen - belangrijke hinder opstapelt, moet worden aanvaard dat het ondervonden nadeel ernstig en moeilijk te herstellen is en dat dit nadeel des te ernstiger is omdat het grondrechten, beschermd door de Grondwet, aantast; dat verzoekers zich ook vergelijken met de verzoekende partijen genoemd in het arrest van 11 mei 2005 en tot de bevinding komen dat zij tijdens meer uren, tijdens meer rusturen, meer rechtstreeks vanaf baan 25R, meer op lagere hoogte, in meer ongunstige windomstandigheden, niet alleen door meer vliegtuigen in functie van hun bestemming doch ook door meer omgeleide vliegtuigen en met een effectief verhoogd veiligheidsrisico worden overvlogen dan de verzoekende partijen genoemd in het arrest van 11 mei 2005;

3.2.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar antwoord hierop de vergelijking, gemaakt door verzoekers met de toestand van de in het arrest van 11 mei 2005 genoemde verzoekende partijen, niet lijkt te betwisten; dat bijgevolg in de onderhavige zaak de redenering gevoerd in het arrest van 11 mei 2005 kan worden gevolgd zodat het door verzoekers aangevoerde nadeel ernstig en moeilijk te herstellen is;

3.3.1. Overwegende dat verzoekers met betrekking tot de uiterst dringende noodzakelijkheid in hoofdzaak opnieuw onder verwijzing naar ‘s Raads arrest van 11 mei 2005 betogen dat wat volgt :

“Voor verzoekers geldt immers hetzelfde als voor de verzoekers in de schorsingsprocedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid, die leidde tot het schorsingsarrest van 11 mei 2005 van Uw Raad:

Ook voor verzoekers geldt (des te meer) dat zij ingevolge het bestreden besluit niet alleen hun volledige week, maar nu ongeveer ook hun hele weekend, met name uitgerekend hun periode van rust, gehypothekeerd zien.

Waar in het schorsingsarrest van 11 mei 2005 van Uw Raad het veiligheidsrisico wordt weerhouden in hoofde van de desbetreffende verzoekers, geldt dit

veiligheidsrisico ook (des te meer) in hoofde van huidige verzoekers. In het arrest van 11 mei 2005 van Uw Raad wordt immers rekening gehouden met een 'incident', daar waar op 7 juli 2004 een ongeval (meer bepaald een 'tail strike') plaatsvond op baan 25R: bij het vertrekken raakte de staart van een RJ100 van SN Brussels de grond bij een wind die uit richting 106° kwam, wat rugwind is voor baan 25R.

Verzoekers hebben zich gehaast om zich tot de Raad van State te wenden. Op vrijdagavond 20 mei 2005 kregen zij via de pers kennis van het bestaan van de bestreden besluiten. Het bestaan van het bestreden besluit van 20 mei 2005 konden zij op zaterdag 21 mei 2005 reeds aan den lijve ondervinden. Zij hebben vervolgens al het nodige gedaan om zowel zelf als via hun raadsman zowel telefonisch als via faxbericht op maandag 23 mei 2005 de bestreden besluiten op te vragen.

Verzoekers kregen pas op donderdag(middag) 26 mei 2005 de integrale bestreden besluiten doorgefaxt.

Verzoekers citeren in dit verband het arrest van 11 mei 2005, waar met betrekking tot de betwisting door de verwerende partij van de uiterst dringende noodzakelijkheid door Uw Raad wordt gesteld:(...)"

3.3.2. Overwegende dat de verwerende partij daarop antwoordt dat de hoogdringendheid wordt tegengesproken door de houding van verzoekers; dat zij immers opkomen tegen de beslissing van 13 mei 2005 die in feite een herneming is van een beslissing van 20 april 2005 en dat zij tegen die laatste beslissing niet zijn opgekomen; dat ze bovendien slechts met een "gewone" vordering tot schorsing zijn opgekomen tegen beslissingen van 3 en 17 januari 2005; dat ten slotte op het ogenblik van het instellen van hun vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid de beslissing van 13 mei 2005 reeds was ingetrokken en die van 20 mei 2005 reeds in uitvoering was;

3.3.3. Overwegende dat verzoekers aantonen dat zij met bekwame spoed hun vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid hebben ingesteld; dat zulks kan blijken uit het feit dat zij onmiddellijk, na via de pers het bestaan van de bestreden beslissingen te hebben vernomen, de nodige stappen hebben ondernomen om zich volledig te informeren en dat zij van zodra zij die inlichtingen hebben verkregen hun vordering bij uiterst dringende noodzakelijkheid hebben ingesteld; dat de beslissing van 20 mei 2005 reeds op zaterdag 21 mei 2005 in werking was getreden; dat de omstandigheid dat het bestreden besluit reeds in uitvoering is aan de verzoekers echter het recht niet ontnemt om bij uiterst dringende noodzakelijkheid er de schorsing van de vorderen, aangezien zij precies willen voorkomen dat de gezondheidsbedreigende situatie die zij als nadeel aanvoeren blijft voortduren en zich aldus definitief realiseert vooraleer er een uitspraak volgens de gewone schorsingsprocedure gedaan wordt; dat in het arrest nr. 144.320 van 11 mei 2005 aangenomen is dat die bedreiging van die aard is dat een beroep op de procedure bij hoogdring-

endheid verantwoord is; dat zulks ook voor het onderhavige geval wordt aangenomen; dat de omstandigheid dat verzoekers niet met een procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid opgekomen zijn tegen andere beslissingen, die trouwens niet het voorwerp uitmaken van onderhavige betwisting, aan die vaststelling geen afbreuk vermag te doen;

Overwegende dat aldus alle voorwaarden van artikel 17, §§ 1 en 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State verenigd zijn,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Bevolen wordt de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van het 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 van 13 mei 2005 en van het 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 van 20 mei 2005.

Artikel 2.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid wordt uitgesteld.

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

| | | |
|--------|---------------------|------------------|
| de HH. | J. DE BRABANDERE, | kamervoorzitter, |
| | L. HELLIN, | staatsraad, |
| | A. VANDENDRIESSCHE, | staatsraad, |
| | W. GEURTS, | griffier. |

De griffier,

De voorzitter,

W. GEURTS.

J. DE BRABANDERE.