

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 147.660 van 14 juli 2005
in de zaak A. 163.623/IX-4956.**

In zake :
1.
2.
3.
4.
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 en S. JOCHEMS,
kantoor houdende te BRUSSEL,
Henri Wafelaertsstraat 47-51.

DE RAAD VAN STATE, XIIe VAKANTIEKAMER,

Gezien het verzoekschrift dat
de VZW BOREAS op
24 juni 2005 hebben ingediend om bij uiterst dringende noodzakelijkheid de
schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van “het besluit van 16 juni 2005 van
de minister van Mobiliteit houdende beslissing inzake het baangebruik op zaterdag”
op de luchthaven van Brussel-Nationaal;

Gezien het gelijktijdig ingediende verzoekschrift, waarbij dezelfde
verzoekende partijen de vernietiging vorderen van dezelfde beslissing;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gelet op de beschikking van 28 juni 2005 waarbij de terechtzitting
bepaald wordt op 5 juli 2005, om 14.30 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 eensluidend advies van eerste auditeur E. LANCKSWEEERDT;

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. 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.

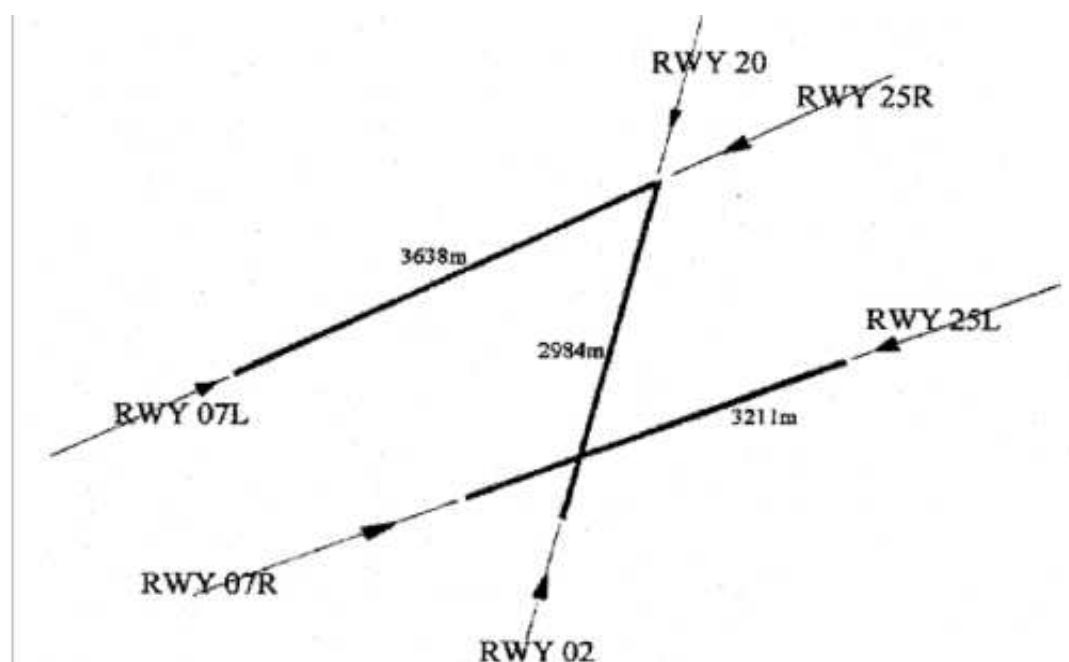
Diagonaal ligt de baan RWY 20 (hierna 20), richting zuid naar Sterrebeek en RWY 02 (hierna 02), richting noord naar Perk. Deze banen die eveneens fysisch slechts één baan uitmaken zijn verbonden met de baan 07L/25R ten noorden en met de baan 07R/25L ten zuiden.

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, namelijk de banen 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. 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 voorliggende geschil en kadert in 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 Airmen: 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 - geldt in de oneven weken 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.

Die instructie is het spreidingsplan van 28 februari 2004.

1.6. Bij ‘s Raads arrest nr. 129.411 van 17 maart 2004 wordt een vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid van die beslissing verworpen bij gebrek aan ernstige middelen.

1.7. 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 bij landingen.

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

1.9. 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 baan 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”.

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

1.11. Teneinde passend gevolg te geven aan dit arrest wordt het preferentieel baangebruik gewijzigd op 13 mei 2005.

Voor de zaterdag telkens van 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.

1.12. 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 op tussen

14.00 uur en 23.00 uur nu ook de baan 25R aangewezen terwijl in de vorige versie van de instructie voor die periode de baan 20 was aangewezen.

1.13. Bij 's Raads arrest nr. 145.837 van 13 juni 2005 worden de beslissingen van 13 mei 2005 en 20 mei 2005 geschorst bij uiterst dringende noodzakelijkheid.

1.14. In een brief van 16 juni 2005 gericht aan de afgevaardigd-bestuurder van Belgocontrol meldt de minister van Mobiliteit het volgende :

“Teneinde passend gevolg te geven aan het arrest van de Raad van State van 13 juni 2005 ben ik genoodzaakt om de beslissingen dd. 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 dd. 11 mei 2005 blijft ook de beslissing van 20 april 2005 ingetrokken.

Teneinde blijvend gevolg te geven aan het Hof van Beroep van 17 maart 2005, blijft ook het preferentieel baangebruik voor de zaterdag zoals voorzien in de beslissing dd. 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. Mag ik u vragen om, binnen de geldende veiligheidsvereisten, de operaties overeenkomstig dit juridische kader te organiseren vanaf morgen, zaterdag 18 juni”.

Dit is de door verzoekers aangewezen bestreden beslissing.

2. De ontvankelijkheid van de vordering.

2.1.1. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota de onontvankelijkheid aanvoert van de vordering doordat de bestreden instructie geen administratieve rechtshandeling is die voor de Raad van State kan 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 beslissing het preferentieel baangebruik wijzigt en aan Belgocontrol opdraagt 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 beslissing een dwingend en verordenend karakter heeft;

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

“§ 2. De begrenzings 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 beslissing van de minister van Mobiliteit van 16 juni 2005 rechtsgevolgen sorteert; dat bovendien de uitdrukking “will be assigned” in de Luchtvaartgids (AIP) 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 luchtvaartterrein autoriteit moet rapporteren; dat de exceptie niet kan worden aangenomen;

2.2.1. 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 tot stand te brengen; 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 het Hof van Beroep van Brussel dd. 17 maart 2005”; dat de opschorting van de bestreden instructie betekent “dat in dat geval wordt teruggekeerd naar de situatie die van toepassing was vóór 20 april 2005, dit wil zeggen naar het preferentieel baangebruik zoals geregeld door de instructies d.d. 28 februari 2004 en 17 mei 2004,

zoals zij, wat het gebruik van baan 02 betreft op zaterdag (6.00u tot 22.59u) zoals het voortvloeit uit de instructies d.d. 28 februari 2004, onwettig werden verklaard door het Hof van Beroep van Brussel d.d. 17 maart 2005”; dat een terugkeer naar deze situatie dan ook de “directe schending van het gezag van gewijsde van dit arrest” betekent; dat zulks ook nog blijkt uit de bewoordingen die verzoekers gebruiken bij hun vordering die betrekking heeft op de op te leggen dwangsom; dat verzoekers bovendien niet aantonen welk nadeel zij dreigen te ondervinden door de bestreden instructie;

2.2.2. Overwegende dat de exceptie met betrekking tot het reglementair karakter van de bestreden beslissing reeds verworpen is bij het onderzoek van de exceptie over de aard van de bestreden beslissing; 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 het voormelde arrest aan te vechten; dat ook een eventuele schorsing van de bestreden beslissing niet automatisch een terugkeer betekent naar een vorige toestand; dat verzoekers ten slotte 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 aantonen hoe zij als gevolg van de bestreden beslissing 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. De gegrondheid van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid.

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 “niettegenstaande de niet mis te verstane bewoordingen van het schorsingsarrest van nr. 145.837 van 13 juni 2005 (...) via het bestreden besluit van 16 juni 2005 identiek hetzelfde baangebruik middels instructie aan Belgocontrol oplegt als het baangebruik dat tot het schorsingsarrest van 13 juni 2005 heeft geleid” en bijgevolg “andermaal” in de bestreden beslissing 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 weekdays, gedurende 3,5 nachten en elke zondag vanaf 17 uur boven de woning 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 dit besluit 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 het bestreden besluit is gesteund op feitelijk, juridisch en beleidsmatig onjuiste en bijgevolg niet-draagkrachtige motieven”; dat zij betogen 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 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 uur aan één stuk door rechtstreeks, en 11 uren onrechtstreeks overvlogen worden 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;

3.1.2. 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”, 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 bestreden beslissing “flagrant in strijd is met wat in het arrest van 13 juni 2005 is bepaald” met betrekking tot de verplichting die op de overheid rust om de hinder zo gelijkmatig mogelijk te verdelen over alle zones rond de luchthaven; 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 mensenrechten-impact 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;

3.1.3. 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 ZW, Z, ZO en O 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”;

3.1.4. Overwegende dat verzoekers in hun verzoekschrift, samengevat, stellen dat zij hiermee “de kennelijke schending” aanvoeren van het gezag van gewijsde van het arrest nr. 145.837 van 13 juni 2005, en de schending 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 artikel 10 en 11 van de Grondwet

opgenomen gelijkheidsbeginsel, de schending van het in artikel 22 Grondwet en in artikel 8 EVRM opgenomen recht op privé- en gezinsleven, de schending van het in artikel 8 EVRM opgenomen recht op eerbiediging van het genot van de woning, de schending van het in artikel 23, 3de lid, 2° Grondwet opgenomen recht op de bescherming van de gezondheid, de schending van het in artikel 23, 3de lid, 4° Grondwet opgenomen recht op de bescherming van een gezond leefmilieu en de schending van de algemene beginselen van milieubeleid, meer specifiek het voorzorgsbeginsel”;

3.2.1. Overwegende dat de verwerende partij daarop antwoordt als volgt :

“133. 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 preferentieel baangebruik, de Belgische Staat momenteel zo goed als géén beleidsmarge meer wordt gelaten door Uw Raad, de Hoven en Rechtbanken.

Onder randnummer 17 e.v.en 20 e.v. 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. De Belgische Staat baseert zich voor wat betreft deze analyse op de deskundigheid van de experts van het Bestuur der Luchtvaart alsmede op het BRUNORR rapport. Het eventueel verwerpen van dit uitgangspunt door Uw Raad verondertstelt op zijn minst dat de kennelijke onredelijkheid er van wordt onderzocht en vastge(ste)ld. Een en ander blijkt ook uit stuk A.14.

Op basis van ondermeer bepaalde twijfels die waren geuit aangaande de veiligheid van baan 02/20 in een rapport van het studie bureau 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.

Ook de uitwerking van een configuratie die op zaterdag voorzag in het preferentieel gebruik van baan 25R voor het opstijgen en 25R of 25L voor het landen kon de goedkeuring van Uw Raad niet wegdragen.

Dit laat geen enkele andere mogelijkheid over dan op zaterdag alle betwiste, verboden en geschorste (onderdelen van) instructies die in het kader van het spreidingsbeleid werden getroffen, in te trekken of (voorlopig) op te schorten wat de facto inderdaad neer komt op het terugvallen 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.

Verzoekers kunnen trouwens een dergelijke stelling niet ontwikkelen vermits 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.

134. Minstens is het niet kennelijk onredelijk 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 en 13 juni 2005 (uitvoeringstermijn op de minuut), overgegaan is tot de meest eenvoudige én enige oplossing, nl. de terugkeer naar een preferentieel baangebruik op zaterdag krachtens instructies die destijds niet door Uw Raad geschorst zijn (en waarbij preferentieel baangebruik wordt ingevoerd dat decennialang zijn deugdelijkheid bewezen heeft) noch vernietigd werden.”;

3.2.2. Overwegende dat de verwerende partij met betrekking tot de aangevoerde schending van het gezag van gewijsde van het arrest van 13 juni 2005 voorts als volgt argumenteert :

“Deze kritiek kan niet aanvaard worden.

De bestreden instructie heeft niet tot voorwerp het nemen van een nieuwe beslissing inzake de te gebruiken baanconfiguraties waarbij éénzelfde configuratie wordt opgelegd als diegene die door Uw Raad werd geschorst. De bestreden instructie beperkt zich daarentegen ofwel tot het intrekken van de bestaande instructies ofwel het voorlopig opschorten van deze instructies waarbij slechts als indirect gevolg opnieuw een situatie ontstaat die vergelijkbaar is met vorige beslissingen.

Evenwel volstaat het niet te stellen dat de gevolgen van de intrekking of opschorting van vroegere instructies vergelijkbaar zijn met de situatie die werd ingevoerd door een instructie die het voorwerp uitmaakt van een

schorsingsarrest om te besluiten tot de schending van het gezag van gewijsde van het arrest van Uw Raad.

De Belgische Staat wil Uw Raad er overigens op wijzen dat momenteel nog verscheidene procedures voor Uw Raad hangende zijn waarbij de vernietiging wordt gevraagd van de instructies d.d. 28 februari 2004. De eventuele vernietiging van deze instructies (niet uit te sluiten, gelet op de zeer ruime interpretatie die momenteel inzake het luchtvaartbeleid door Uw Raad wordt gegeven aan de artikelen 8 EVRM en 23 GW) leidt onvermijdelijk tot het terug in voege treden van de instructies die van toepassing waren vóór het spreidingsplan. Indien echter de redenering van verzoekende partijen dient gevolgd te worden, betekent dit dat het eventuele vernietigingsarrest ook onvermijdelijk als een met het arrest van 13 juni 2005 in tegenspraak zijnde uitspraak dient beschouwd te worden. Zowel het spreidingsmodel zelf als de terugkeer naar de situatie vóór het spreidingsmodel en zelfs naar de situatie vóór 1999 zou dan onmogelijk zijn. Kortom, dan kan niets meer.

136. Overigens wil de Belgische Staat er nog op wijzen dat, naast een verschillend voorwerp (namelijk de terugkeer naar vroegere, niet geschorste maatregelen, niet het invoeren van een nieuwe configuratie), er ook sprake is van verschillende omstandigheden waarin de bestreden instructie aan de beoordeling van Uw Raad wordt onderworpen, in vergelijking met de procedure die aanleiding gaf tot het arrest van 13 juni 2005.

Vooreerst dient er nu ook rekening gehouden te worden met het, betwiste, arrest van het Hof van Beroep te Brussel d.d. 9 juni 2005, die de beoordelingsmarge van de Belgische Staat nog meer beperkt dan eerder reeds het geval was.

Bovendien wordt nu ook met meer stukken gestaafd dat de Belgische Staat maar over een zeer beperkte beoordelingsmarge heeft voor wat betreft de verschillende configuraties die mogelijk zijn op de luchthaven van Brussel-Nationaal, gelet op de capaciteits- en veiligheidsvereisten.”;

3.2.3. Overwegende ten slotte dat de verwerende partij met betrekking tot de aangevoerde schending van de andere beginselen antwoordt, in essentie, dat een redelijke afweging tussen de collectieve belangen en de door verzoekers ingeroepen grondrechten aan de overheid toekomt terwijl de Raad van State daaromtrent slechts beschikt over een marginale toetsingsbevoegdheid en dat alleen indien de belangenafweging als manifest onredelijk overkomt zij als onwettig moet worden beschouwd; dat zulks te dezen niet het geval is;

3.3.1. Overwegende dat het past vooreerst vast te stellen dat de partijen ter terechtzitting het er over eens zijn dat wat bestreden wordt beperkt is tot het preferentieel baangebruik op zaterdag tijdens de dag; dat zelfs met die precisering niet zomaar uit de brief van de minister van Mobiliteit van 16 juni 2005 gericht aan de afgevaardigd bestuurder van Belgocontrol kan worden afgeleid tot welk preferentieel baangebruik op zaterdag tijdens de dag is besloten; dat de bestreden beslissing bijgevolg niet uitmunt in duidelijkheid en in feite een juridisch vacuüm lijkt te doen ontstaan; dat aangezien op het eerste gezicht lijkt dat de beslissingen van 20 april 2005, 13 mei 2005 en 20 mei 2005 ingetrokken worden en dat ook de

basisbeslissingen van 28 februari 2004 en van 17 mei 2004 “tijdelijk opgeschort blij(ven)” wat betreft het preferentieel baangebruik op zaterdag; dat het er op lijkt dat de bestreden beslissing ertoe strekt dat men voor het preferentieel baangebruik op zaterdag terugvalt op de feitelijke situatie die bestond vóór het spreidingsplan van 28 februari 2004; dat het spreidingsplan van 28 februari 2004 evenwel niet is geschorst door de Raad van State; dat van dit plan alleen het gebruik van de baan 02 bij landing is geschorst bij arrest van het hof van Beroep te Brussel van 17 maart 2005; dat omdat slechts een element van dat plan voorlopig niet meer werkzaam is, dit niet wegneemt dat het plan voor het overige nog kan worden toegepast; dat de thans bestreden beslissing impliciet en op een vrij onduidelijke wijze lijkt af te wijken van het spreidingsplan van 28 februari 2004 doordat het, niettegenstaande dit plan nog steeds bestaat, toch terugvalt op de situatie van vóór dit spreidingsplan voor wat het preferentieel baangebruik op zaterdag betreft; dat de bestreden beslissing bijgevolg meer is dan het louter gevolg geven aan rechterlijke uitspraken en derhalve als een voor vernietiging vatbare administratieve rechtshandeling moet worden gekwalificeerd;

3.3.2. Overwegende dat de toestand met betrekking tot het preferentieel baangebruik die bestond juist vóór het spreidingsplan van 28 februari 2004, inzonderheid wat betreft de vluchten op zaterdag overdag - waarover de partijen het trouwens eens zijn - als volgt kan worden omschreven: opstijgen op baan 25R en landen op de baan 25R en 25L; dat voor hetzelfde tijdstip in de week (zaterdag) en voor dezelfde tijdsperiode (tijdens de dag) het spreidingsplan van 28 februari 2004 in een alterneren tussen even en oneven weken heeft voorzien, waarbij op zaterdag in de oneven weken preferentieel moet opgestegen worden op de banen 07R, 07L en 02 en geland op de - nadien voor de landing geschorste - baan 02, terwijl op zaterdag in de even weken moet opgestegen worden op de baan 25R en geland op de banen 25R en 25L;

3.3.3. Overwegende dat een vergelijking tussen beide preferentiële baangebruiken op zaterdag overdag, noopt tot de vaststelling dat in de toestand vóór het spreidingsplan van 28 februari 2004 voor het opstijgen alleen de baan 25R in aanmerking komt terwijl in de toestand op 28 februari 2004 ook de banen 07R, 07L en 02 in aanmerking komen en voor het landen de banen 25R en 25L tegenover de - nadien voor de landing geschorste - baan 02 en de banen 25R en 25L; dat uit die vergelijking op het eerste gezicht kan worden besloten dat de toestand vóór 28 februari 2004 voor verzoekers nadeliger was dan die op en na 28 februari 2004;

3.3.4. Overwegende dat uit het - inmiddels door 's Raads arrest van 13 juni 2005 geschorste - preferentieel baangebruik op zaterdag overdag van 20 mei 2005, zoals verspreid per NOTAM nr. A564/2005, blijkt dat voor het opstijgen de baan 25R en voor landen de banen 25R en 25L moesten worden gebruikt; dat een vergelijking met de toestand vóór 28 februari 2004 noopt tot de conclusie dat met de thans bestreden beslissing een identieke regeling lijkt te zijn ingevoerd; dat dit ook lijkt aan te geven waarom de NOTAM van nr. A564 van 20 mei 2005 niet moest worden en niet werd aangepast sinds de bestreden beslissing van 16 juni 2005;

3.3.5. Overwegende, bijgevolg, dat zo er op het eerste gezicht geen sprake moet zijn van een bewuste miskennis van het gezag van gewijsde van 's Raads arrest van 13 juni 2005, de gevolgen van de bestreden beslissing nochtans wel moeten betrokken worden op de leer van dat arrest; dat, opnieuw, 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 op 69 uren; dat zij ook 's nachts 25 uren rechtstreeks en 15 uren onrechtstreeks worden overvlogen, hetzij 40 uren op 49 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 partij 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 en nr. 145.837 van 13 juni 2005, zulks haar niet vrijstelt van de verplichting om op gelijke wijze aan alle burgers 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; dat hoewel de verwerende partij ook terecht aanvoert dat zij als overheid een belangenafweging dient te maken tussen het algemeen belang en het individueel belang en hierbij van oordeel is dat een groep burgers redelijkerwijze en noodgedwongen hinder moet aanvaarden ten bate van het algemeen belang, zij hierbij evenwel niet uit het oog mag verliezen dat, zoals hiervoor reeds is aangegeven, zij er over moet waken de noodzakelijke hinder zo ruim en gelijkmatig mogelijk te verdelen over die groep burgers;

3.3.6. Overwegende dat de oplossing die met de bestreden beslissing wordt aangebracht voor een deel van de omwonenden van de luchthaven grotendeels de geluidshinder wegneemt, doch dat hiermee nog een grotere concentratie van hinder ontstaat voor een andere groep van omwonenden - waartoe verzoekers behoren - dan voorheen het geval is geweest; dat uit het dossier dat aan de Raad van State voorgelegd is en uit 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 in zoverre de verwerende partij als motief om haar beslissing te verantwoorden, de bekommernis aangeeft om uitvoering te geven aan het arrest van het hof van beroep te Brussel van 17 maart 2005 en 's Raads arresten van 11 mei 2005 en 13 juni 2005, om een correcte uitvoering te geven aan bedoelde arresten de overheid niettemin oog moet hebben voor het recht op gezondheid en het recht op bescherming van een gezond leefmilieu van alle burgers zoals neergelegd in artikel 23, derde alinea, 2° en 4° van de Grondwet; dat de oplossing die de verwerende partij aanbrengt weliswaar voor een deel van de omwonenden van de luchthaven grotendeels de geluidshinder op zaterdag wegneemt doch hiermee nog een grotere concentratie van hinder ontstaat voor een andere groep van omwonenden - waartoe verzoekers behoren - dan voorheen reeds het geval was; 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 alinea, 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 de Raad van State te dezen slechts kan vaststellen dat met betrekking tot het baangebruik alleen een juridische beperking bestaat voor het gebruik van de baan 02 bij het landen en dat dat de verwerende partij zelf toegeeft dat ingevolge 's Raads arrest van 11 mei 2005 alleen het preferentieel opstijgen op baan 20 op zaterdag is geschorst; dat de Raad van State er andermaal terdege rekening mee houdt dat er een onevenwicht lijkt te bestaan in de vaststelling en het hanteren van geluidsnormen

rond de luchthaven van Brussel-Nationaal die een ongelijke verdeling, en bijgevolg een ongelijke last van geluidshinder, veroorzaakt door opstijgende en landende vliegtuigen, in de hand kan werken, terwijl ook niet alle banen op de luchthaven van Brussel-Nationaal technisch geschikt lijken te zijn voor het landen; dat ten slotte uit de motieven van de bestreden beslissing helemaal niet lijkt te kunnen worden afgeleid op grond van welke redenen tot een nieuwe verdeling van de opstijgende en landende vluchten wordt besloten; dat weliswaar een historiek geschetst wordt van reeds genomen beslissingen en een aantal rechterlijke uitspraken die daarop betrekking hebben, maar dat de conclusie van die historiek juist zou moeten zijn dat het spreidingsplan van 28 februari 2004 voor de zaterdag overdag nog steeds bestaat en kan toegepast worden, behalve voor de landingen op baan 02, zodat in de huidige stand van de procedure niet valt in te zien waarom dan wordt besloten tot een preferentieel baangebruik dat eigenlijk ingaat tegen de fundamentele optie voor de zaterdag overdag van het spreidingsplan van 28 februari 2004; dat aldus het middel in zoverre ernstig overkomt;

3.4.1. Overwegende, met betrekking tot de voorwaarde van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel, dat verzoekers onder meer aanvoeren wat volgt :

“2. 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).

Voor de bestreden besluiten werden de eerste tot en met de vierde verzoekende partij reeds vijf ochtenden, 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 tweede tot en met de vierde 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 tweede 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 stappenplan-spreidingsplan 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).

3. Het lijdt 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 en 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 milieuvorwaarden 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 (het bestreden besluit) een volstrekt ontoelaatbare verslechtering (impliceert) van een situatie die op zich reeds onhoudbaar is (en de wettigheidstoets geenszins doorstaat - zie de juridische uitspraken op diverse echelons waarin de concentratie van opstijgende en/of landende vluchten boven bepaalde bevolkingsgroepen de toets aan de artikelen 10, 11, 12 en 23 van de Grondwet en 8 EVRM niet hebben doorstaan). 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.”;

3.4.2. Overwegende 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 rechtsreeks 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;

3.4.3. 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, op het eerste gezicht niet lijkt te betwisten; dat bijgevolg in de onderhavige zaak de redenering gevoerd in het arrest van 11 mei 2005, zoals ook in het arrest van 13 juni 2005 kan worden gevolgd zodat aangenomen wordt dat het door verzoekers aangevoerde nadeel ernstig en moeilijk te herstellen is;

3.5.1. Overwegende dat verzoekers met betrekking tot de uiterst dringende noodzakelijk in hoofdzaak opnieuw onder verwijzing naar ‘s Raads arrest van 11 mei 2005 betogen 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.’;

Specifiek voor verzoekers erkende Uw Raad overigens reeds de uiterst dringende noodzakelijkheid. In het arrest nr. 145.837 van 13 juni 2005 wordt door Uw Raad gesteld :

‘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 hoogdringendheid 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;

Verzoekers hebben zich ook ditmaal gehaast om zich tot de Raad van State te wenden. Na op zaterdag 18 juni 2005 ‘aan den lijve’ te hebben ondervonden dat geen uitvoering werd gegeven aan het arrest van 13 juni 2005 van Uw Raad, hebben verzoekers zich op maandag 20 juni 2005 omtrent één en ander pogen te informeren en werd op dinsdag 21 juni 2005 én op donderdag 23 juni 2005 tevergeefs door de raadsman van verzoekers, via faxbericht, het bestreden besluit opgevraagd. Het mag opmerkelijk heten dat verzoekers, niettegenstaande hun herhaald verzoek daartoe, vóór het indienen van voorliggend verzoekschrift, het bestreden besluit niet officieel hebben doorgestuurd gekregen.

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

3.5.2. Overwegende dat de verwerende partij daarop antwoordt dat de hoogdringendheid wordt tegengesproken door de houding van verzoekers; dat volgens haar de bestreden instructie geen nieuwe regeling invoert doch er slechts toe strekt dat de laatste instructie die niet werd aangetast door een schorsing of een vernietiging van de Raad van State, of, die niet werd geschorst als gevolg van de beslissing van één van de rechtbanken, haar rechtskracht herneemt; dat aangezien verzoekers niet aantonen dat zij destijds tegen voormelde instructie onmiddellijk hebben gereageerd niet zomaar kan worden aanvaard dat wat destijds door verzoekers niet als hoogdringend werd beschouwd, dit nu wel het geval is; dat overigens de terugkeer naar een preferentieel baangebruik op zaterdag overdag sinds decennia reeds in voege is en derhalve de negatie zelve is van de vereiste

hoogdringendheid; dat op het ogenblik dat verzoekers huidige vordering indienden de instructies van 13 mei 2005, 20 mei 2005 en 28 februari 200(4) voor wat het preferentieel baangebruik op zaterdag betreft al ingetrokken waren en de instructie van 16 juni 2005 reeds in uitvoering was; dat er dan niets meer was dat zij konden beletten middels een verzoek tot schorsing bij hoogdringendheid en niet via een gewone vordering tot schorsing;

3.5.3. Overwegende dat verzoekers met bekwame spoed hun vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid hebben ingesteld en dat zulks blijkt uit de chronologie van de feiten zoals zij die hebben weergegeven; dat voorts, zoals reeds besproken bij het onderzoek naar de ernst van het middel, verzoekers er op het eerste gezicht mochten van uitgaan dat de instructie van 28 februari 2004 niet was geschorst of ingetrokken zodat de bestreden beslissing, die onder meer voor het preferentieel baangebruik op zaterdag tijdens de dag, de instructie van 28 februari 2004 opschort en vervangt door een herneming van “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” als een nieuwe beslissing kon worden aangemerkt; dat de omstandigheid dat de bestreden beslissing reeds in uitvoering is aan de verzoekers 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 tussenkomt; dat in het arrest nr. 144.320 van 11 mei 2005 aangenomen is dat die bedreiging van aard is dat een beroep op de procedure bij hoogdringendheid verantwoord is; dat zulks ook in de voorliggende zaak wordt aangenomen;

3.6. Overwegende dat aldus alle voorwaarden van artikel 17, §§ 1 en 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State verenigd zijn, zodat de vordering wat de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing betreft kan worden ingewilligd;

3.7. De vordering tot het opleggen van een dwangsom.

3.7.1. Overwegende dat verzoekers ook het opleggen van een dwangsom vorderen; dat zij hierbij vragen “dat de verwerende partij zou worden veroordeeld tot het zich onthouden van handelingen/beslissingen/instructies die, in strijd met het

overheidsbesluit van 28 februari 2004, ertoe strekken dat ook op oneven zaterdagen (te rekenen binnen het 52-wekensysteem) van 6 uur tot 23 uur van baan 25R wordt opgestegen onder verbeurte van een dwangsom van 50.000 € per ten onrechte overvlogen zaterdag en dit vanaf de betekening van het tussen te komen arrest”;

3.7.2. Overwegende dat de verwerende partij de instructies van 13 mei en 20 mei 2005 die met het arrest nr. 145.837 werden geschorst heeft ingetrokken; dat zij hiermee aantoont dat zij het arrest niet manifest miskent; dat alhoewel reeds is aangetoond dat zij met de bestreden beslissing de situatie herneemt die voortvloeide uit de instructie van 20 mei 2005, zulks klaarblijkelijk veeleer te wijten lijkt aan een onzorgvuldig optreden en aan onjuiste gevolgtrekkingen uit een vrij chaotische juridische toestand, dan aan een manifeste onwil; dat in die omstandigheden het opleggen van een dwangsom zich in deze niet opdringt en het verzoek daartoe derhalve niet kan worden ingewilligd,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Bevolen wordt de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van het besluit van 16 juni 2005 van de minister van Mobiliteit houdende beslissing in zake het preferentieel baangebruik op zaterdag tijdens de dag op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Artikel 2.

De vordering wordt voor het overige verworpen.

Artikel 3.

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
veertien juli 2000 en vijf, door de XIIe vakantiekamer, die was samengesteld uit :

de HH. D. VERBIEST,
L. HELLIN,
D. MOONS,
W. GEURTS,

kamervoorzitter,
staatsraad,
staatsraad,
griffier.

De griffier,

De voorzitter,

W. GEURTS.

D. VERBIEST.