RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

nr. 138.978 van 10 januari 2005
in de zaak A. 151.869/IX-4528.

In zake : 1. Philippe HUTSEBAUT,
2. Christiane VROYE,
3. Katrien COLENBIE,
die woonplaats kiezen bij
advocaat K. LARDENOIT,
kantoor houdende te BRUSSEL,
Antoine Dansaertstraat 92

tegen :

de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de minister van Mobiliteit,
die woonplaats kiest bij
advocaten J. BOUCKAERT en Ph. DE KEYSER,
kantoor houdende te BRUSSEL,
Henri Wafelaertsstraat 47-51.

verzoeksters in tussenkomst :

1. Liliane VAN WEVERBERG,
2. Bea COCKAERT,
die woonplaats kiezen bij
advocaten I. LARMUSEAU, P. DE SMEDT en B. ROELANDTS,
kantoor houdende te GENT,
Visserij 157 A.

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

Gezien het verzoekschrift dat Philippe HUTSEBAUT, Christiane VROYE en Katrien COLENBIE op 17 mei 2004 hebben ingediend om de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van “de beslissing van onbekende datum van de minister onder wiens bevoegdheid Mobiliteit valt waarbij de routes vastgelegd werden waardoor de vliegtuigen, opstijgend vanuit de luchthaven Brussel-Nationaal (Zaventem), vertrekkend vanaf de banen 25 L/R, naar het ZW, Z, ZO en O, die een omweg maken via de woonplaats van verzoekers vooraleer naar hun bestemming te vliegen, meer bepaald de routes CIV 8C, LNO 2Z, SPI 3Z, SOPOK 3Z, PITES 2Z en ROUSY 2Z, zoals gepubliceerd in de AIP (Aeronautical Information Publication Belgium and G.D. of Luxembourg) van 18 maart 2004 op pagina's AD 2 EBBR-42, 44 en 45”;

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

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door auditeur L. VERMEIRE;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 26 november 2004 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 13 december 2004;

Gehoord het verslag van staatsraad L. HELLIN;

Gehoord de opmerkingen van advocaat K. LARDENOIT, die verschijnt voor verzoekers, van advocaat J. BOUCKAERT, die verschijnt voor de verwerende partij en van advocaat I. LARMUSEAU, die verschijnt voor verzoeksters in tussenkomst;

Gehoord het eensluidend advies van auditeur L. VERMEIRE;

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;

Overwegende dat Liliane VAN WEVERBERG en Bea COCKAERT met een verzoekschrift van 10 december 2004 vragen om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen;

1. Over de gegevens van de zaak.

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

1.1.1. Luidens artikel 5, § 1, van de wet van 27 juni 1937 tot herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, worden al de reglementsvoorschriften betreffende de luchtvaart en inzonderheid die betreffende de luchtvaartuigen, de bemanning, de luchtvaart en het luchtverkeer, het domein en de openbare diensten bestemd voor die luchtvaart en dat luchtverkeer, de bij de reglementen voorziene rechten, taksen, vergoedingen of gelden waaraan het gebruik van die domeinen en openbare dienst onderworpen is, bij koninklijk besluit uitgevaardigd.

1.1.2. Luidens artikel 8, tweede lid, van de voornoemde wet, kunnen bijzondere reglementsvoorschriften betreffende het luchtverkeer bij koninklijk besluit uitgevaardigd worden.

1.1.3. Onder meer in uitvoering van die bepalingen is het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart uitgevaardigd.

Dit besluit bepaalt onder meer, in artikel 43, § 2, dat de minister die met het bestuur der luchtvaart is belast of zijn gemachtigde voor elk geval de technische eisen vaststelt inzake gebruik van de luchtvaartterreinen.

1.1.4. Luidens artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen worden 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, vastgesteld bij beslissing van de minister belast met het bestuur van de luchtvaart of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart.

1.1.5. Artikel 27, 1°, van dat besluit bepaalt dat elke bestuurder van een luchtvaartuig dat zich beweegt op een luchtvaartterrein of in de nabijheid ervan, ongeacht of hij zich binnen een luchtvaartterreinverkeersgebied bevindt of niet, zich onder meer moet schikken naar de luchtvaartinlichtingen vastgesteld voor het gebruik van de luchtvaartterreinen en, desgevallend, naar de bijzondere verkeersaanwijzingen die voor een gegeven luchtvaartterrein kunnen bepaald worden.

1.1.6. BELGOCONTROL is overeenkomstig artikel 171 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige overheidsbedrijven onder

meer belast met de opdracht van openbare dienst de veiligheid van het luchtverkeer te waarborgen in het luchtruim waarvoor de Belgische Staat de verantwoordelijkheid draagt en om op de luchthaven Brussel-Nationaal de bewegingen van de luchtvaartuigen te controleren bij de nadering, de landing, het opstijgen en op de landings- en rolbanen.

1.2.1. Verzoekers zijn inwoners van de zogenaamde "noordrand" van Brussel.

1.2.2. 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 een andere benaming. Een bovenste baan rechts, genoemd RWY 25R , is gelegen 250° in de richting van Brussel, meer bepaald Diegem, Haren en Evere.
Een bovenste baan links, genoemd RWY 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 25 L en links genoemd RWY 07R, ligt praktisch parallel aan en ten zuiden van de banen RWY 25 R en RWY 07L, richting Kortenberg en Zaventem.

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

Diagonaal ligt de baan RWY 20, richting zuid naar Sterrebeek en RWY 02, richting noord naar Perk.

Deze banen die eveneens fysisch slechts één baan uitmaken zijn verbonden met de baan RWY 07L/RWY 25R ten noorden en met de baan RWY 07R/RWY 25L ten zuiden.

Het landen op banen RWY 07L en RWY 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 RWY 25L, RWY 25R, RWY 02 en RWY 20.

De zes banen zijn wel volwaardig geschikt voor het opstijgen.

1.2.3. 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 etmaal, 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, de windnormen en de vliegroutes, zijnde de routes die de vliegtuigen vanuit de luchthaven Brussel-Nationaal nemen in de richting van een radiobaken, maken het voorwerp uit van het onderhavige geschil en hebben betrekking op de reeds lang aanslepende problematiek van de hinder die door de bevolking wordt ondervonden ten gevolge van het opstijgen en het dalen van vliegtuigen op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

1.3.1. Op 16 januari 2004 belast 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".

1.3.2. Op 27 februari 2004 geeft de directeur-generaal van de luchtvaart aan BELGOCONTROL opdracht om in de AIP een tekst te publiceren inzake windnormen en de nodige schikkingen te treffen om deze zo snel als mogelijk te doen naleven en om in de AIP een passage in de rubriek EBBR AD 2.2.1 "Noise Abatment Procedures" te schrappen.

1.3.3. Op 28 februari 2004 vraagt de minister van Mobiliteit en Vervoer, in uitvoering van de opdracht van de Ministerraad, aan BELGOCONTROL, om in de 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" (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.

1.3.4. Op 17 maart 2004 vraagt de minister van Mobiliteit en Vervoer ook aan BELGOCONTROL om de AIP inzake vliegprocedures op de aangegeven manier aan te passen, waaronder een volledige tabel met te volgen routes, en om de nodige schikkingen te treffen voor de inwerkingtreding op "18 maart 2003" (lees : 18 maart 2004).

1.3.5. Het nieuwe routeplan wordt in de AIP gepubliceerd op 18 maart 2004.

1.4.1. Van de hierna vermelde elementen van dit routeplan vragen de verzoekers de schorsing van de tenuitvoerlegging.

Voor de banen RWY 25L en RWY 25R wordt de schorsing gevraagd van de vliegroute "departure" CIV 8C naar het radiobaken CHIEVRES, niet geldend voor het weekend tussen 5 uur en 21.59 uur.

Voor de baan RWY 25R zijn dit vliegroutes "departure" geldend van 22 uur tot 4.59 uur: LNO 2Z naar het baken OLNO, SPI 3Z naar het baken SPRIMONT, SOPOK 3Z naar het baken SOPOK, PITES 2Z naar de baken PITES en ROUSY 2Z naar het baken ROUSY.

Voor deze routes dient via het baken HULDENBERG gevlogen te worden.

1.4.2. Verzoekers stellen in hun verzoekschrift dat door het nieuwe banengebruik een aantal zones opnieuw zwaarder worden belast;

2. Over de ontvankelijkheid van het verzoek tot tussenkomst.

2.1. Overwegende dat Liliane VAN WEVERBERG en Bea COCKAERT met een verzoekschrift ter griffie ontvangen op 10 december 2004 om toelating verzoeken om in de debatten tussen te komen;

2.2. Overwegende dat luidens artikel 21bis, § 1, vijfde lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, bij ontstentenis van kennisgeving, de kamer waarbij de zaak aanhangig is, een latere tussenkomst kan toelaten voor zover deze tussenkomst de procedure "op generlei wijze vertraagt"; dat dergelijke tussenkomst evenmin de rechten van verdediging mag aantasten; dat te dezen de door verzoekers bestreden handeling gepubliceerd werd in de AIP op 18 maart 2004; dat verzoekers op 17 mei 2004 hun verzoekschrift strekkende tot de schorsing van de tenuitvoerlegging hebben ingediend en dat het verslag van het auditoraat dateert van 28 oktober 2004; dat verzoeksters in tussenkomst zelf geen verzoek tot schorsing binnen de nuttige beroepstermijn hebben ingediend; dat luidens hun verzoekschrift tot tussenkomst, ingediend op de valreep voor de behandeling ter zitting, zij voornamelijk kritiek uitoefenen op het verslag van het auditoraat dat hen niet is medegedeeld en hierbij ook nieuwe argumenten aanvoeren; dat hun verzoekschrift dan ook niet méér is dan een repliek op dat auditoraatsverslag, waarop noch het bevoegde lid van het auditoraat, noch de verwerende partij nog gepast hebben kunnen reageren; dat overigens in een dergelijke repliek niet is voorzien in het kader van een schorsingsprocedure; dat voorts verzoeksters in tussenkomst in feite hetzelfde beogen als de oorspronkelijke verzoekers en zij bijgevolg, zoals die verzoekers, ook binnen de nuttige beroepstermijn een vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging hadden kunnen indienen; dat door dit niet te doen zij zichzelf het rechtens vereiste belang hebben ontzegd; dat hun verzoek bijgevolg niet kan worden ontvangen;

3. Over de ontvankelijkheid van de vordering tot schorsing.

3.1.1. Overwegende dat verzoekers aanvoeren dat de door hen aangevochten beslissing een administratieve rechtshandeling is in de zin van artikel 14, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, aangezien zij bindende rechtsgevolgen in het leven roept voor één of meer bestuurders van luchtvaartuigen, nu met name de luchtvaartautoriteiten, de luchtverkeersleiding en de piloten gehouden zijn de uit de bestreden beslissing volgende voorschriften te

volgen; dat de piloten gehouden zijn deze normen en routes, gepubliceerd in de AIP, een officiële publicatie die de luchtvaartinlichtingen van blijvende aard bevat die essentieel zijn voor het vliegverkeer, te volgen tot zij gewijzigd worden door een nieuwe publicatie in de AIP;

3.1.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota met opmerkingen stelt dat wat verzoekers bestrijden geen aanvechtbare administratieve rechtshandeling is nu zij geen rechtsgevolgen beoogt te creëren, maar enkel een aantal routes wijzigt en BELGOCONTROL opdraagt deze te publiceren in de AIP; dat de verplichting voor BELGOCONTROL om de routes te publiceren, als dusdanig geen rechtskracht geeft aan de gewijzigde routes evenmin als het feit dat een tekst voor publicatie naar het Belgisch Staatsblad te sturen daarvan een aanvechtbare beslissing maakt alleen opdat de diensten van het Belgisch Staatsblad gehouden zijn tot publicatie; dat zowel het baan- als het routegebruik, bij opstijgen en landen, door een geheel van criteria worden gedetermineerd, waarbij de piloot deze gegevens analyseert en een keuze meedeelt aan BELGOCONTROL die deze keuze beoordeelt en goedkeurt; dat het die instructies van BELGOCONTROL zijn die de piloten op grond van artikel 27 van het reeds genoemd koninklijk besluit van 15 september 1994 moeten eerbiedigen en dat alleen deze beoordeling door BELGOCONTROL rechtsgevolgen heeft ten overstaan van de piloten; dat BELGOCONTROL alleen met het oog op de veiligheid van het luchtverkeer de opdracht heeft het luchtverkeer, en dus het banen- en routegebruik, te regelen op de luchthaven Brussel-Nationaal en in de benaderingszones, ook niet gebonden is door de inhoud van de bestreden beslissing, beslissing die volgens de verwerende partij de criteria voor routegebruik die in voege zijn wijzigt indien de andere relevante criteria (onder meer baangebruik, windnormen) dit toelaten, met het oog op de spreiding van de geluidshinder, hetgeen tegelijk echter geen voor iedereen dwingende routes zijn maar slechts beleidslijnen die in het licht van de beoogde maximale reductie van de geluidshinder voor iedereen door BELGOCONTROL kunnen worden gevolgd; dat BELGOCONTROL echter telkens deze beleidslijnen beoordeelt en al dan niet toepast in functie van de aanvragen en alle beschikbare gegevens; dat voorts luidens artikel 4, § 1, van het meergenoemde koninklijk besluit van 15 september 1994 het steeds de piloot is die in laatste instantie beslist over het gebruik van het luchtvaartuig zolang hij er het bevel over voert; dat volgens de rechtspraak van het hof van beroep te Brussel en van de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen de publicatie in de AIP niet bepalend is om te concluderen dat het zou

gaan om dwingende en verordenende voorschriften, en dat verzoekers dit zelf erkennen door te spreken van "luchtvaartinlichtingen";

3.1.3. Overwegende dat artikel 2, § 2, van het koninklijk besluit van 15 september 1994 als volgt luidt :

> "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 º 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 uit die bepaling volgt dat de begrenzingen van de ATS-routes (Air Traffic Services - Luchtverkeerdienstverlening) vastgesteld worden door de minister die belast is met het bestuur van de luchtvaart of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart; dat luidens het beheerscontract BELGOCONTROL de opdracht heeft om in het kader van een beleid ter vermindering van de geluidshinder bepaald door de inzake luchthavenexploitatie bevoegde overheden, op hun vraag, de om de haalbaarheid te bestuderen van een heroriëntering van de luchtverkeers-stromen rekening houdend met de beperkingen ingevolge veiligheid, regelmatigheid en doeltreffendheid van het luchtverkeer en om haar medewerking te verlenen aan de procedurewijzigingen die daaruit zouden voortvloeien; dat luidens artikel 27, 1˚, van het koninklijk besluit van 15 september 1994, elke bestuurder van een luchtvaartuig dat zich beweegt op een luchtvaartterrein of in de nabijheid ervan ongeacht of hij zich binnen een luchtvaartterreinverkeersgebied bevindt of niet, zich moet schikken naar de luchtvaartinlichtingen vastgesteld voor het gebruik van de luchtvaartterreinen en, desgevallend, naar de bijzondere verkeersaanwijzingen die voor een gegeven luchtvaartterrein kunnen bepaald worden; dat derhalve met het woord "luchtvaartinlichtingen" geenszins bedoeld wordt dat het hier zou gaan om een vrijblijvende informatie; dat immers door de piloot te verplichten zich te "schikken naar de luchtvaartinlichtingen" wordt aangegeven dat die regels een dwingend karakter hebben; dat weliswaar luidens artikel 4, § 1, van het koninklijk besluit van 15 september 1994, de bestuurder-gezagvoerder van een luchtvaartuig in laatste instantie beslist over het gebruik van dit luchtvaartuig zolang hij er het bevel over heeft, doch dat artikel 3 van datzelfde besluit echter ook tegelijk bepaalt dat de bestuurder-gezagvoerder de verantwoordelijkheid draagt voor het naleven van "de vliegverkeersregels" bij het besturen van zijn luchtvaartuig ongeacht het feit dat hij al dan niet de stuurorganen bedient en dat hij van die regels slechts mag

afwijken indien hij het nodig acht om dwingende veiligheidsredenen in welk geval een bijzondere procedure geldt; dat het luidens de termen van de ten dele betwiste publicatie in de AIP het aan de "Air Traffic Control" (ATC) toegelaten is om af te wijken van de "standard instrument departure" (SID); dat daaruit ook reeds afdoende blijkt dat de "standard instrument departure" de algemene regel is bij het opstijgen waarvan door de Air Traffic Control kan worden afgeweken; dat evenwel niet blijkt dat de gezagvoerder zonder "dwingende veiligheidsredenen, in welk geval een bijzondere procedure geldt," van die algemene regel vermag af te wijken; dat de opgegeven routes bijgevolg op het eerste gezicht rechtsgevolgen hebben en minstens gelden als criterium waarmee BELGOCONTROL zeker rekening moet houden; dat de exceptie wordt verworpen;

3.2.1. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota ook nog opwerpt dat verzoekers niet doen blijken van het rechtens vereiste belang aangezien "de bestreden beslissing voor geen der verzoekers griefhoudend is vermits zij geen reglementair karakter heeft" en "evenmin (...) beoogt rechtsgevolgen te sorteren";

3.2.2. Overwegende dat verzoekers met betrekking tot hun rechtens vereiste belang in essentie stellen dat zij rechtstreeks getroffen worden door de bestreden beslissing nu zij als bewoners van de zone ten noordwesten van Brussel, in principe, bij toepassing van het bestemmingscriterium, enkel overvlogen worden door vliegtuigen die opstijgen van de banen RWY 25L en RWY 25R voor vluchten die een bestemming hebben in het noordwesten, terwijl daar thans systematisch vluchten bijkomen; dat door de bestreden beslissing daar nog eens de "omleidingsroutes" naar het zuidwesten, het westen, het zuiden, het zuidoosten en het oosten bijkomen, die niet rechtstreeks naar hun bestemming vliegen maar een kunstmatig bochtenpatroon volgen om Brussel te vermijden en daardoor over verzoekers vliegen, volgens routeschema's weliswaar onder de Brusselse ring, maar blijkens radartracks ook geregeld ten noorden ervan; dat zulks 266 extra vluchten per week betekent;

3.2.3. Overwegende dat deze exceptie zoals geformuleerd door de verwerende partij in feite samenvalt met de hiervoor reeds besproken exceptie en derhalve ook moet worden afgewezen;

3.3.1. Overwegende dat de verwerende partij ook nog aanvoert dat de beslissing niet wordt aangevochten voor alle gewijzigde routes terwijl volgens haar

de beslissing duidelijk opsplitsbaar is aangezien alle onderdelen met elkaar samenhangen en de doorgevoerde spreiding één en ondeelbaar is aangezien de verwerende partij daartoe gekomen is rekening houdend met alle gegevens van het dossier; dat alle routes dan ook met elkaar in samenhang zijn en de bestreden beslissing niet getroffen zou zijn mochten bepaalde onderdelen ervan geen deel uitmaken en "zelfs onuitvoerbaar"zijn; dat door de vordering nochtans tot bepaalde routes te beperken deze niet ontvankelijk is;

3.3.2. Overwegende dat verzoekers het voorwerp van hun vordering als volgt hebben aangeduid :

> "meer bepaald de routes CIV 8C, LNO 2Z. SPI 3Z, SOPOK 3Z, PITES 2Z en ROUSY 2Z, zoals gepubliceerd in de AIP (Aeronautical Information Publication Belgium and G.D. of Luxembourg) van 18 maart 2004 op pagina's AD 2 EBBR-42, 44 en 45";

dat zij aldus hun vordering hebben beperkt tot een aantal routes;
dat blijkens hun verzoekschrift zij die beperking als volgt hebben verantwoord :

> "Op voorwaarde dat de nodige inspanningen en garanties worden geleverd door de Belgische Staat om de vluchten naar het N (NIK) en het W (DENUT) te laten vliegen zoals in de schema s in bijlagen 19 en 21 wordt aangegeven, zodat de verzoekers slechts beperkte indirecte hinder van deze routes ondervinden, indien deze vliegtuigen naar het N en W te laat, resp. te vroeg naar hun baken zouden afdraaien, vechten de verzoekers deze routes niet aan aangezien zij min of meer vastgelegd zijn rekening houdend met het logische en door de regering gehanteerde criterium van de bestemming van de vluchten.";

dat de verzoekers hiermee duidelijk te kennen geven dat zij enkel de schorsing van de tenuitvoerlegging en de nietigverklaring wensen te verkrijgen van 6 routes op een geheel van 76 routes (landingen en opstijgingen samen); dat de Raad van State op het eerste gezicht kan vaststellen dat het feitelijk wegvallen door een schorsing van de 6 aangevochten routes, de zeer complexe samenhang van het geheel van de routes in de war zou sturen; dat immers blijkens de stukken van het administratief dossier de nieuwe vliegprocedures opnieuw zijn onderzocht en vastgesteld zijn vanuit het oogpunt van veiligheid, geluidsimpact en impact op luchtvervuiling met "in achtname van het beginsel van gelijkheid van openbare lasten, een billijke verdeling van de last van en de spreiding"; dat een gedeeltelijke schorsing op het eerste gezicht bijgevolg voor het volledige routeplan of voor het groot gedeelte ervan, een feitelijke onwerkzaamheid van het hele systeem zou teweegbrengen; dat dit in wezen erop neerkomt dat de Raad van State meer zou schorsen dan verzoekers uitdrukkelijk en met kennis van zaken hebben gevraagd; dat dit tenslotte ook nog inhoudt dat de Raad van State wordt gevraagd de beslissing te hervormen en dat hij zich in die omstandigheden de discretionaire appreciatiebevoegdheid van het

bestuur zou toe-eigenen; dat de aangevoerde exceptie derhalve zo ernstig is dat zij ertoe noopt de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging wegens niet-ontvankelijkheid te verwerpen,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Het verzoekschrift tot tussenkomst van Liliane VAN WEVERBERG en Bea COCKAERT wordt afgewezen.

Artikel 2.

De vordering tot schorsing wordt verworpen.

Artikel 3.

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

Artikel 4.

De kosten van het verzoek tot tussenkomst, bepaald op 250 euro, komen ten laste van verzoeksters in tussenkomst, elk voor de helft.

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

de HH.	J. DE BRABANDERE,	kamervoorzitter,
	L. HELLIN,	staatsraad,
	A. VANDENDRIESSCHE,	staatsraad,
Mevr.	V. WAUTERS,	griffier.

De griffier, **De voorzitter,**

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