

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 169.809 van 4 april 2007
in de zaak A. 173.120/IX-5317.**

In zake : 1. Fernande DE BECKER,
 2. Karl GYSSELS,
 3. Katrien COLENBIE,
 4. Philippe HUTSEBAUT,
 5. Bea KOCKAERT,
 6. 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 T. GEVERS,
kantoor houdende te BRUSSEL,
Loksumstraat 25.

-
DE RAAD VAN STATE, IXe K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat Fernande DE BECKER, Karl GYSSELS, Katrien COLENBIE, Philippe HUTSEBAUT, Bea KOCKAERT en de VZW BOREAS op 20 juni 2006 hebben ingediend om de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van “het besluit van onbekende datum van de Minister van Mobiliteit, houdende de afschaffing van het zogenaamde ‘omkeringsprincipe’, zoals dit werd ingevoerd bij ministeriële instructies aan BELGOCONTROL van 18 mei 2004 en 12 juli 2004, bestreden besluit waarvan de inhoud samenvalt met (minstens kan worden afgeleid uit) een op vrijdagavond 12 mei 2006 (niet eens aan (de raadsman van) verzoekers) doorgefaxt (evenzeer bestreden) brief/besluit van 27 april 2006 van het Directoraat-generaal van de Luchtvaart aan BELGOCONTROL”, onder verbeurte van een dwangsom van

50.000 € per dag dat op enigerlei wijze wordt ingegaan tegen het gezag van gewijsde van het tussen te komen arrest;

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

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door auditeur P. PROVOOST;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 12 februari 2007 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 5 maart 2007;

Gehoord het verslag van staatsraad L. HELLIN;

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

Gehoord het eensluidend advies van auditeur P. PROVOOST;

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

1. De gegevens van de zaak.

Overwegende dat voor de gegevens van de zaak wordt verwezen naar 's Raads arrest nr. 159.615 van 6 juni 2006, gewezen op een vordering van de eerste, de derde, de vierde, de vijfde en de zesde verzoeker in de voorliggende zaak, en waarin het volgende is uiteengezet :

“De onderhavige betwisting kadert in een reeds lang aanslepende betwisting met betrekking tot de hinder veroorzaakt door opstijgende en landende vliegtuigen op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Op de voormelde luchthaven wordt geland en opgestegen volgens een preferentieel baangebruik.

Het door de verzoekende partijen aangehaalde ‘omkeringsprincipe’ vindt zijn oorsprong in een regel in de aeronautica volgens welke best geland en opgestegen worden ‘tegen de wind in’. In het geval er omwille van weersomstandigheden zoals te sterke wind, ijsvorming, mist, op handen zijnd onweer, veiligheidsproblemen zijn wordt niet volgens het voormelde preferentieel baangebruik gevlogen en dient er van op een andere baan geland of opgestegen te worden. De keuze van de alsdan te gebruiken baan werd gemaakt op basis van een zogenaamd alternatief systeem van baangebruik volgens een interne procedure van Belgocontrol ‘RWY Selection Procedure EBBR TWR, version 8’.

Verzoekende partijen noemen dit het ‘omkeringsprincipe’, dat in feite een alternatief is voor het preferentieel baangebruik zodoende dat bij rugwind de richting ‘gewoon ‘omgekeerd’ (wordt) om vervolgens met kopwind te landen of op te stijgen: de opstijgbaan wordt dan benut als landingsbaan en de landingsbaan als opstijgbaan’.

Bij schrijven van 20 april 2006 aan de kabinetschef van de Minister van Mobiliteit meldt Belgocontrol dat dit systeem van ‘alternatief baangebruik’ bijdraagt tot een aanzienlijke complexiteit in de toewijzing van de banen indien niet volgens het preferentieel baangebruik kan worden gevlogen. Belgocontrol stelt voor om dit alternatief systeem af te schaffen aangezien het de taak van de controleurs aanzienlijk zou vergemakkelijken indien er niet volgens het preferentieelbaangebruik kon gevlogen worden. Er zou dan steeds volgens de ‘most suitable runway’ (‘meest geschikte baan’) kunnen gevlogen worden.

Bij schrijven van 27 april 2006 geeft de directeur-generaal van de Luchtvaart opdracht aan de afgevaardigde bestuurder van Belgocontrol om de noodzakelijke maatregelen te nemen om met ingang van 2 mei 2006 de procedure voor de baankeuze te wijzigen door het alternatief systeem van baangebruik af te schaffen. Dit betekent dat, indien er niet volgens het systeem van het preferentieel baangebruik kan gevlogen worden, Belgocontrol in alle omstandigheden zal kiezen voor de op dat ogenblik ‘meest geschikte baan’.

Deze ‘meest geschikte baan’ is, volgens de verwerende partij, afhankelijk van allerlei externe factoren, zoals de weersomstandigheden, en niet in het minst de windrichting, de kenmerken van het vliegtuig, het verzoek van de piloot, redenen van capaciteit en de bestemming en de herkomst van de vliegtuigen”;

Overwegende dat de Raad van State de vordering van de bedoelde verzoekers, strekkende tot het verkrijgen van een schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van de ook thans bestreden beslissing, op grond van de volgende redenen heeft verworpen:

“2.3. Overwegende dat in de luchtvaart als basisprincipe geldt dat luchtvaartuigen landen en opstijgen tegen de windrichting in; dat op dit principe afwijkingen worden toegestaan in geval van beperkte rug- of zijwinden en dat hierbij rekening gehouden wordt met de lengte van de start- of de landingsbaan, de technische uitrusting van de baan en een eventuele hindernis in het verlengde van die baan; dat daarenboven in belangrijke mate wordt rekening gehouden met het eigen prestatievermogen van het landende of opstijgende luchtvaartuig en zelfs met de luchttemperatuur waarvan grenswaarden per type luchtvaartuig door de constructeur zijn vastgesteld; dat bijgevolg naast het ‘preferentieel baangebruik’, het gebruik van een baan niet alleen wordt bepaald door het bereiken van de maximum aanvaarde normen bij zijwind of rugwind en het derhalve niet alleen afhankelijk is van de weersomstandigheden die bovendien sterk seizoensgebonden zijn, doch ook van de grenswaarden vastgesteld door de constructeur van het luchtvaartuig; dat het gebruik van een baan derhalve sterk afhankelijk is van zo vele andere imponderabilia die bijgevolg niet op voorhand met zekerheid kunnen worden ingeschat; dat hoe dan ook het de gezagvoerder van een luchtvaartuig is die uiteindelijk de beslissing zal treffen over het al dan niet landen of opstijgen onder welbepaalde meteorologische toestanden;

2.4. Overwegende dat de bestreden beslissing, waardoor in feite aan Belgocontrol wordt overgelaten om in het geval de toestand zich voordoet die noopt tot het kiezen van de ‘meest geschikte baan’, mogelijk aanleiding zou kunnen geven tot een groter aantal vluchten boven de zone die de eerste vier verzoekende partijen bewonen, hetgeen het nadeel, dat zij thans reeds ondergaan door de uitbating van de luchthaven, zou kunnen vergroten; dat het evenwel geenszins uitgesloten is dat door te kiezen voor ‘de meest geschikte’ baan en rekening houdend met alle hiervoor geschetste elementen er ook minder vluchten boven die zone kunnen worden uitgevoerd, wat dan een vermindering van het nadeel voor de verzoekende partijen meebrengt; dat de verzoekende partijen, die de ernst van hun moeilijk te herstellen ernstig nadeel verantwoorden met een verwijzing naar de globale hinder die zij van de exploitatie van de luchthaven ondergaan, voorts niet duidelijk maken welk significant gevolg de afschaffing van het ‘omkeringsbeginsel’ in de praktijk wel kan hebben en wat de impact daarvan zal zijn op de hinder die zij thans reeds moeten dulden, nu logischerwijze bij sterke rugwind op de preferentiële baan, de keuze van ‘de meest geschikte baan’, de baan zal zijn met een sterke kopwind, zodat het omkeringsprincipe bijna automatisch zal worden toegepast; dat een nadeel dat zou ontstaan bij een meer dan

normaal gebruik van een welbepaalde landings- of startbaan, derhalve een te onzeker en een te hypothetisch karakter heeft om als zodanig in direct oorzakelijk verband met het door de verzoekende partijen aangevoerde moeilijk te herstellen ernstig nadeel te kunnen staan”;

2. De ontvankelijkheid en de gegrondheid van de vordering tot schorsing.

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

2.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota opwerpt dat het gezag van gewijsde verbonden aan het arrest nr. 159.615 van 6 juni 2006 belet dat de vordering tot schorsing opnieuw wordt onderzocht; dat zij in ondergeschikte orde stelt dat niet blijkt dat er totaal nieuwe feitelijke omstandigheden worden aangevoerd ter adstruering van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel waarvan verzoekers voordien geen kennis hadden of konden hebben;

2.3. Overwegende dat, behoudens de tweede verzoeker, de verzoekende partijen dezelfde partijen zijn als die welke de vordering bij uiterst dringende noodzakelijkheid hebben ingesteld in de zaak die aanleiding heeft gegeven tot het voornoemde arrest nr. 159.615 van 6 juni 2006; dat die verzoekers thans een zelfde moeilijk te herstellen ernstig nadeel aanvoeren als hetwelk is aangevoerd in de voornoemde zaak;

Overwegende dat opdat een verzoeker, na de verwerping van de door hem ingestelde vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid wegens de ontstentenis van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel, op ontvankelijke wijze een nieuwe vordering zou kunnen instellen om een “gewone” schorsing van de tenuitvoerlegging te verkrijgen, de uiteenzetting van zijn moeilijk te herstellen ernstig nadeel nieuwe en relevante gegevens moet bevatten waarvan hij op het ogenblik van het instellen van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid geen kennis had of had kunnen hebben; dat de eerste, de derde, de vierde, de vijfde en de zesde verzoeker in deze vooreerst wijzen op “misvattingen” van het arrest nr. 159.615 van 6 juni 2006; dat daargelaten de vraag of “misvattingen” nieuwe en relevante gegevens zijn, de Raad van State niet op deze argumentatie kan ingaan, aangezien zulks erop zou neer komen dat hij de beoordeling uiteengezet in zijn arrest van 6 juni 2006 zou overdoen; dat voor het overige de uiteenzetting van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel quasi identiek is aan de uiteenzetting van de verzoekers in de zaak die aanleiding heeft gegeven tot het arrest van 6 juni 2006; dat de genoemde verzoekers thans weliswaar gegevens aanvoeren over het baangebruik op zondag 14 mei, zondag 28 mei en zondag 4 juni 2006, maar dat die gegevens, ook al zijn zij nieuw, geen afbreuk doen aan de wijze waarop de Raad van State het door hen aangevoerde nadeel heeft beoordeeld in het arrest van 6 juni 2006; dat het gezag van gewijsde verbonden aan dat arrest niet toelaat dat de vordering opnieuw wordt onderzocht; dat de vordering van de eerste, de derde, de vierde, de vijfde en de zesde verzoekende partij niet ontvankelijk is;

2.4. Overwegende dat de tweede verzoeker, trouwens samen met de andere verzoekende partijen, met betrekking tot de tweede voorwaarde gesteld in artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, aanvoert wat volgt :

“Ingevolge het bestreden besluit is het aantal rusturen voor zone 1 - Noordrand (dus voor verzoekers) teruggebracht tot minder dan 11 rusturen: het bestreden besluit doet het aantal vertrekken tijdens deze voorziene 11 rusturen toenemen met gemiddeld 47 rechtstreekse vertrekken per zondag, wat overeenkomt met drie uur extra rechtstreekse

belasting. Zone 1 - Noordrand heeft met andere woorden geen enkel uur zonder vliegtuigbewegingen tijdens de ochtend-, dag-, avond- of weekend-uren, en wordt gedurende ochtend, dag, avond en weekend 108 uren aan één stuk door rechtstreeks overvlogen en 11 uur onrechtstreeks overvlogen op een totaal van 119 daguren per week. Tijdens de rusturen (in de week en het weekend) worden verzoekers gedurende 58 uren van de 69 rusturen rechtstreeks overvlogen. Gedurende de nacht neemt de belasting voor verzoekers toe met gemiddeld 11 nachtvertrekken per week, wat overeenkomt met drie uur extra rechtstreekse belasting en wordt zone 1 - Noordrand 25 uren rechtstreeks overvlogen en 15 uren onrechtstreeks overvlogen, zijnde 40 uren op een totaal van 49 nachturen per week.

Ter vergelijking: de omwonenden van wie de Raad van State op 10 mei 2006 oordeelde dat de belasting van de overvluchten tijdens de rusturen voor hen te zwaar was, werden op dat ogenblik tijdens de rusturen (in de week en het weekend) gedurende 19 uren van de 69 rusturen rechtstreeks overvlogen, overdag tijdens weekdays werden en worden zij niet rechtstreeks overvlogen. Gedurende de nacht werden (en worden) omwonenden uit deze zone 29 uren rechtstreeks overvlogen en 7 uren onrechtstreeks, zijnde 36 uren op een totaal van 49 nachturen per week - en als gevolg van het bestreden besluit (dat reeds beslist was voor de omwonenden uit het arrest van 10 mei 2006 zich tot de Raad van State wendden) nog minder: op zondag zorgt dit voor gemiddeld 32 landingen minder, gedurende de nacht vermindert hun belasting met 11 nachtvertrekken en 9,2 nachtlandingen gemiddeld per week.

Zo is op volgende zondagen baan 25R gebruikt tussen 6u en 17u, met een vermindering van het aantal rusturen voor verzoekers tot gevolg, terwijl indien het omkeringsprincipe nog had bestaan de banen 02, 07R en 07L zouden zijn gebruikt zoals voorzien in het alternatieve schema:

Zondag 14 mei	Baan 25R in gebruik vanaf de ochtend iets na 9 u., voor 270 van de 312 vertrekken, dwz voor meer dan 86% van de vertrekken.
Zondag 28 mei	Baan 25R in gebruik voor meer dan 69% van de vertrekken.
Zondag 4 juni	Baan 24R in gebruik van 's ochtends 9u20

Zo waren in de periode van 2 mei tot en met 31 mei voor verzoekers 12 nachten 'rust' voorzien (maandagnacht, vrijdagnacht en zaterdagnacht), waarbij geen rechtstreekse vertrekken vanaf baan 25R hen zouden overvliegen. In praktijk hebben verzoekers welgeteld 3 nachten zonder rechtstreekse vliegbewegingen vanaf baan 25R gehad (zie stuk 100) en is het aantal rechtstreekse vertrekken vanaf baan 25R toegenomen met 20,8 %.

Uit het bovenstaande blijkt dat het nadeel dat de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit teweegbrengt ernstig is, en dit in hoofde van elk van

de verzoekende partijen. Wat betreft de zesde verzoekende partij, weze immers herhaald dat zij ijvert voor een eerlijke en democratische spreiding van alle dag- en nachtvluchten rond de regio van de Luchthaven Brussel-Nationaal, zoals ook expliciet is aangegeven in haar statuten (...). In de mate waarin zij als v.z.w. haar bestaansreden vindt in deze doelstelling, mag duidelijk zijn dat zij ernstig wordt getroffen door het leed dat ingevolge de bestreden besluiten aan de omwonenden van de luchthaven wordt aangedaan.

2. De woningen van eerste tot vijfde verzoeker zijn gelegen binnen een afstand van 20 kilometer van het centrum van het vliegveld van Zaventem en ten noordwesten daarvan. De derde, vierde en vijfde 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 vijfde verzoekende partij reeds vijf ochtenden, dagen en avonden per week én theoretisch 3,5 nachten, de volledige zaterdag (in tegenspraak met de arresten van 13 juni 2005 en 14 juli 2005 van de Raad van State) én iedere zondag minstens vanaf 17.00 uur overvlogen door vertrekkende vliegtuigen (...). Ingevolge het bestreden besluit komen daar nu wekelijks nog de 3 weekend-uren van 47 vertrekken op zondag bovenop, en de 3,1 nachturen van gemiddeld 11 nachtvertrekken per week.

De derde tot en met de vijfde 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 in een situatie van 1012 dagvertrekken per week en 56,5 nachtvertrekken per week.

De derde tot en met de vijfde 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) tot 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 (daar 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 47 extra weekendvertrekken en 11 extra nachtvertrekken 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

achtergrondgegevens 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 hij vervolgt met een verwijzing naar de definitie van het begrip ‘gezondheid’ en naar een reeks gegevens verstrekt door de Wereldgezondheidsorganisatie in verband met het effect van lawaai op de menselijke gezondheid;

Overwegende dat luidens het verzoekschrift de woning van de tweede verzoeker, zoals die van de eerste, de derde, de vierde en de vijfde, gelegen is “binnen een afstand van 20 kilometer van het centrum van het vliegveld van Zaventem en ten noordwesten daarvan”; dat in de zaak die aanleiding heeft gegeven tot het voornoemde arrest nr. 159.615 van 6 juni 2006 de woningen van de eerste tot de vierde verzoeker eveneens gelegen zijn “binnen een afstand van 20 kilometer van het centrum van het vliegveld van Zaventem en ten noordwesten daarvan”; dat de eerste tot de vijfde verzoeker zich in deze beklagen over de last van de over hun woning vliegende vliegtuigen en bijgevolg aangenomen moet worden dat tweede verzoeker zich in een identieke situatie bevindt als de eerste tot de vierde verzoeker in de zaak die aanleiding heeft gegeven tot het arrest van 6 juni 2006; dat overigens in het onderhavige verzoekschrift niet wordt aangegeven dat de tweede verzoeker zich in een andere situatie zou bevinden dan de eerste, de derde, de vierde of de vijfde verzoeker; dat de uiteenzetting door de tweede verzoeker van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel quasi identiek is aan de uiteenzetting van de verzoekers in de zaak die aanleiding heeft gegeven tot het arrest van 6 juni 2006; dat de bijkomende cijfers over het baangebruik op zondag 14 mei, zondag 28 mei en zondag 4 juni 2006 geen afbreuk doen aan de wijze waarop de Raad van State het door de laatstgenoemde verzoekers aangevoerde nadeel heeft beoordeeld in het arrest van 6 juni 2006; dat de Raad van State geen reden ziet om ten aanzien van de tweede verzoeker tot een andere conclusie te komen dan die waartoe hij, met betrekking tot de andere verzoekers, is gekomen in het genoemde arrest; dat dan ook, om de hiervóór herhaalde redenen, wordt besloten dat de tweede verzoeker niet

genoegzaam aantoon dat hij als gevolg van de bestreden beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel ondergaat; dat zijn vordering tot schorsing derhalve niet voldoet aan een van de voorwaarden van artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State; dat de vordering tot schorsing en tot het horen opleggen van een dwangsom wordt afgewezen,

B E S L U I T :

Artikel 1.

De vordering tot schorsing en tot het horen opleggen van een dwangsom wordt verworpen.

Artikel 2.

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

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op
4 april 2007, door de IXe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	P. LEMMENS,	kamervoorzitter,
	L. HELLIN,	staatsraad,
	A. VANDENDRIESSCHE,	staatsraad,
Mevr.	V. WAUTERS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

V. WAUTERS.

P. LEMMENS.