

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 198.860 van 11 december 2009
in de zaak A. 191.770/IX-6262**

In zake : 1. Annick WEYNS
 2. Katrien COLENBIE
 3. Anne JACOBS
 4. Philippe HUTSEBAUT
 5. de VZW BOREAS
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Isabelle Larmuseau
 kantoor houdend te Gent
 Kasteellaan 141
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

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

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 12 maart 2009, strekt tot de schorsing
van de tenuitvoerlegging van :

“1. de beslissingen, vermoedelijk daterend van 19 december 2008, van de
ministerraad inzake het beheer van de geluidshinder op de luchthaven Brussel
Nationaal (zie de nota aan de ministerraad van 17 december 2008),

2. de beslissing van onbekende datum van de staatssecretaris van mobiliteit,
houdende de eerste implementatie van de sub 1. genoemde beslissingen van de
Ministerraad, met name houdende wijziging van het baangebruik, zoals
gepubliceerd in de AIP (Aeronautical Information Publication Belgium and
G.D. of Luxembourg) versie maart 2009, opgemaakt op 9 februari 2009,
ontvangen door de vzw BOREAS op 27 februari 2009, datum inwerkingtreding
12 maart 2009.”

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Eerste auditeur Peter Provoost heeft een verslag opgesteld.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 5 oktober 2009.

Staatsraad Daniël Moons heeft verslag uitgebracht.

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

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

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

III. Feiten

3.1. De betwisting betreft de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, en meer in het bijzonder regels die de federale overheid oplegt met het oog op de beperking van de geluidshinder voor de omwonenden. Het gaat vooral om de organisatie van het baangebruik en de vluchtroutes.

3.2. Kort na het arrest nr. 187.998 van 17 november 2008 gewezen door de algemene vergadering van de afdeling bestuursrechtspraak - maar niet als gevolg van of reactie op dat arrest - beslist de Federale regering tot een beleidswijziging. De Ministerraad keurt op 19 december 2008 een nota van de staatssecretaris voor Mobiliteit van 17 december 2008 goed, en beslist:

“[...] De Staatssecretaris voor Mobiliteit krijgt de opdracht om zo snel mogelijk:

1. in overeenstemming met punt 2, de regelgeving te voorzien om het jaarlijkse aantal slots op luchthaven Brussel-Nationaal tot 16.000 te beperken tussen 23u en 6u vanaf 1 januari 2009;
2. in overeenstemming met de eisen van de Europese richtlijn 2002/30, de regelgeving te voorzien om de in punt 2 (perioden zonder opstijgingen) en §1.2 (aanpassing van het systeem van geluidsquota) voorziene exploitatiebeperkingen in te voeren;
3. in overeenstemming met punt 2, de opdracht te geven aan Belgocontrol om wijzigingen aan te brengen aan het systeem voor het preferentiële banengebruik;
4. in overeenstemming met het punt 2, een voorstel van wet voor te bereiden dat het exploitatiekader van de luchthaven vastlegt en dit aan de Ministerraad voor te leggen;
5. in overeenstemming met punt 2, een werkgroep op te richten die tegen 30 juni 2009 de mogelijkheden moet onderzoeken om wijzigingen aan te brengen aan het statuut van de zones van het luchtruim, voorbehouden voor militairen;
6. in overeenstemming met punt 2 een werkgroep op te richten die tegen 30 september 2009 de vliegroutes moet evalueren. Die werkgroep zal tevens een bestek opstellen en zal als begeleidingscomité fungeren voor het uitvoeren van een impactstudie over de wijziging van de windcomponenten, zoals voorzien in punt 2. Deze studie moet in september 2009 worden afgesloten en opnieuw worden voorgelegd aan de Ministerraad voor een eventuele wijziging van de huidige toegepaste windnormen;
7. het overlegplatform, samengesteld zoals voorzien in punt 2, opnieuw op te starten;
8. een specifieke cel binnen het DGLV - Directie Inspectie op te richten om de controle op de naleving van de reglementering met betrekking tot luchtvaart (geluidsquota's, slots, vliegroutes, procedures ter vermindering van het geluid) en de beteugeling van de overtredingen uit te voeren.
9. aan het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te suggereren om een samenwerkingsakkoord af te sluiten inzake de harmonisering van de geluidsnormen, de ruimtelijke ordening en een isolatieplan alsook de oprichting van een onafhankelijk instituut dat instaat voor de objectivering van de geluidsdrukniveaus (door metingen en een strategische cartografie van het geluid) en voor het informeren van het publiek.”

3.3. Dit is de eerste bestreden beslissing.

3.4. Op 19 december 2008 geeft de staatssecretaris voor Mobiliteit in twee verschillende brieven aan Belgocontrol instructies om het preferentieel

baangebruik aan te passen, enerzijds voor de daluren tijdens het weekend, anderzijds voor de nachtperiode (van 23 uur tot 6 uur).

3.5. Belgocontrol neemt de instructies over in de AIP (Aeronautical Information Publication Belgium and G.D. of Luxemburg), opgemaakt op 9 februari 2009. Ze treden in werking op 12 maart 2009. Maar er zijn blijkbaar eerder door Belgocontrol reeds instructies doorgegeven via de NOTAM.

3.6. Dit is de tweede bestreden beslissing.

IV. Ontvankelijkheid van de vordering

4.1. De verwerende partij werpt een exceptie van niet ontvankelijkheid op, in de mate dat het beroep gericht is tegen de beslissing van de Ministerraad van 19 december 2008. Ze verwijst naar artikel 14, §1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, en naar de rechtspraak van de Raad waaruit blijkt dat onder rechtshandeling in de zin van die de bepaling moet worden begrepen een handeling waarbij wordt beoogd rechtsgevolgen te doen ontstaan of te beletten dat zij tot stand komen, met andere woorden waarbij wordt beoogd wijzigingen aan te brengen in een bestaande rechtsregel of rechtstoestand, dan wel zodanige wijziging te beletten.

Voor wat de eerste bestreden beslissing betreft schrijft de verwerende partij:

“Aangezien ook de eerste bestreden beslissing niet meer is dan een politieke beslissing over het beleid dat door de staatssecretaris zal worden gevoerd, is de eerste bestreden beslissing bijgevolg geen administratieve rechtshandeling waarvan de schorsing of nietigverklaring door Uw Raad kan worden bevolen. Het bestaan van dit politiek akkoord heeft immers geen rechtsgevolgen. Al evenmin wordt hierdoor een bepaalde rechtstoestand of rechtsregel gewijzigd. Enkel de concrete administratieve rechtshandelingen die door de staatssecretaris voor mobiliteit worden gesteld ter uitvoering van het politiek akkoord van 19 december 2008 sorteren rechtsgevolgen en kunnen voor Uw Raad worden aangevochten.”

4.2. De beslissingen 3.2.4 tot en met 3.2.9 houden op het eerste gezicht geen rechtshandeling in: in 3.2.4 wordt de opdracht gegeven een bepaald wetsvoorstel voor te bereiden; 3.2.5 en 3.2.6 betreffen telkens het oprichten van een werkgroep; 3.2.7 gaat over het opnieuw opstarten van een overlegplatform; punt 3.2.8 over het organiseren van een specifieke cel binnen de administratie; 3.2.9 over

het suggereren aan het Vlaams Gewest en aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om een samenwerkingsakkoord af te sluiten.

In 3.2.1 krijgt de staatssecretaris de opdracht om “de regelgeving te voorzien” om het aantal nachtvluchten te beperken tot 16.000 per jaar vanaf 1 januari 2009. De bestreden beslissing geeft dus zelf al aan dat de reglementering moet worden aangepast, zodat ze geen eigen rechtsgevolgen heeft. Bovendien is niet duidelijk welk belang de verzoekende partijen zouden hebben bij het vernietigen van een beslissing om het aantal toegelaten nachtvluchten te verminderen. Tevens blijkt dat deze beperking reeds op 11 september 2008 door de deputatie van de provincieraad van Vlaams-Brabant in de lopende milieuvergunning werd ingeschreven, bij wege van ambtshalve wijziging van de vergunningsvoorwaarden, zodat de voorgenomen federale regelgeving geen rechtsgevolgen kan hebben voor het aantal nachtvluchten.

4.3. In 3.2.2 krijgt de staatssecretaris de opdracht om “de regelgeving te voorzien” om bepaalde exploitatiebeperkingen in te voeren. Ook hier geeft de beslissing zelf al aan dat de reglementering moet worden aangepast, zodat ook 3.2.2 geen eigen rechtsgevolgen heeft. En ook hier rijst de vraag welk belang de verzoekende partijen kunnen hebben bij de vernietiging en de schorsing van het invoeren van perioden zonder opstijgen, en van een verdere beperking van de geluidshinder door aanpassing van de regeling inzake geluidsquota.

Maar het gaat om 3.2.3, waarin de staatssecretaris de opdracht krijgt om:

“in overeenstemming met punt 2, de opdracht te geven aan Belgocontrol om wijzigingen aan te brengen aan het systeem voor het preferentiële banengebruik.”

In het arrest 187.998 van 17 november 2008 van de algemene vergadering heeft de Raad van State geoordeeld dat voor de toepassing van het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen een “baan” valt onder “ATS-route”, en dat aangezien de ATS-routes worden vastgelegd “bij beslissing van de Minister belast met het bestuur van de luchtvaart of door de directeur-generaal van het Bestuur van de Luchtvaart”, een instructie van de minister van Mobiliteit over het preferentieel baangebruik rechtsgevolgen sorteert.

Dit impliceert ook dat de Ministerraad terzake niet bevoegd is, zodat diens opdracht aan de staatssecretaris om Belgocontrol te instrueren inzake het preferentieel baangebruik, niet meer is dan een onderdeel van een politiek akkoord, dat geen rechtsgevolgen heeft, zolang de bevoegde staatssecretaris of de bevoegde ambtenaar niet daadwerkelijk de instructies hebben doorgegeven.

4.4. De eerste bestreden beslissingen zijn geen aanvechtbare rechtshandelingen.

Het beroep is onontvankelijk in de mate dat het gericht is tegen de eerste bestreden beslissingen.

De exceptie van de verwerende partij is gegrond.

4.5. De verwerende partij richt haar eerste exceptie ook tegen de tweede bestreden beslissing, omdat deze was “opgenomen” in de eerste bestreden beslissing.

4.6. De staatssecretaris voor Mobiliteit heeft de instructies inzake het preferentieel baangebruik aan Belgocontrol verzonden met brieven van 19 december 2008. Belgocontrol heeft deze instructies overgenomen in de AIP (Aeronautical Information Publication Belgium and G.D. of Luxemburg), volgens de verzoekende partijen opgemaakt op 9 februari 2009 en in werking getreden op 12 maart 2009. Volgens de verzoekende partijen heeft de vijfde verzoekende partij kennis gekregen van deze publicatie op 27 februari 2009.

De verwerende partij betwist deze data niet expliciet, maar naar aanleiding van argumentatie over andere aangelegenheden blijkt uit de nota dat het nieuwe preferentiële baangebruik zou zijn ingevoerd op 31 januari 2009.

Voor de tijdigheid van het beroep tegen de tweede bestreden beslissing verandert dit niets, aangezien niet blijkt dat de verzoekende partijen er vroeger dan zestig dagen vóór het indienen van hun beroep kennis van hadden dat de instructies daadwerkelijk door de staatssecretaris aan Belgocontrol waren gegeven.

4.7. Bijgevolg werd het beroep tegen de tweede bestreden beslissing tijdig ingediend.

V. Het belang van de verzoekende partijen

5.1. Het belang van de eerste vier verzoekende partijen, zijnde natuurlijke personen, wordt uiteengezet als volgt:

“De eerste tot en met de vierde verzoekende partijen zijn inwoners van de zogenaamde zone 1 (Vlaamse gemeente Diegem in het verlengde van de westelijke zijde van baan 25R en in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven) en de Noordrand (Vlaamse gemeenten ten noorden en noordwesten van de luchthaven, niet in het verlengde van enige start- of landingsbaan, rechtstreeks overvlogen vanaf baan 25R door opstijgende vliegtuigen die een bocht naar rechts maken), die reikt tot op een afstand van minder dan twintig kilometer in de overwegend noordwestelijke zone van de luchthaven.

Voor de eerste en de derde verzoekende partij komt daar nog bij dat zij moeder zijn van respectievelijk drie inwonende kinderen [...] en zeven inwonende kinderen [...].

Doordat zij tengevolge van het bestreden besluit rechtstreeks schade en hinder ondervinden, zijn zij gerechtigd deze besluiten bij de Raad van State aan te vechten.

Kort samengevat komt het belang van de verzoekende partijen hierop neer dat het bestreden besluit omwonenden in een straal van 20 km rond het vliegveld ernstig ziek maken en zelfs doden. Het is in elk geval een vaststaand feit dat de eerste tot en met de vierde verzoekende partij een ziektebeeld vertonen dat in relatie kan worden gebracht met de bestreden beslissingen. De verzoekende partijen ondernamen reeds talloze stappen om een einde te zien komen aan het uitermate ernstige nadeel dat zij in deze zaak lijden. Het belang van de verzoekende partijen COLENBIE en HUTSEBAUT werd reeds erkend in de arresten van Uw Raad van 13 juni 2005, 14 juli 2005 en 17 november 2008.”

Het belang van de vzw BOREAS, de vijfde verzoekende partij, wordt als volgt uiteengezet:

“De in 2004 opgerichte v.z.w. BOREAS heeft luidens artikel 3 van haar statuten tot doel: ‘de vereniging ijvert voor een eerlijke en democratische spreiding van alle dag- en nachtvluchten rond de regio van de Luchthaven Brussel-Nationaal, alsook volledige transparantie aangaande het luchthavenbeleid. De vereniging heeft tot doel de betrokken instanties op Europees, Federaal, Gewestelijk en Gemeentelijk vlak, de uitbaters en controle-instanties van de Luchthaven Brussel-Nationaal te informeren alsook de ad hoc samengestelde werkgroepen over de impact van mogelijke beleidsvoorstellen en beslissingen op onder meer gezondheid en milieu.

Onder deze doelstelling dient onder meer begrepen te worden:

1. het nemen van initiatieven of verlenen van ondersteuning aan initiatieven van derden;

2. het verzamelen alsook het uitvoeren van technische studies waaronder impactstudies o.a. op gezondheid en milieu;
3. opvolging van juridische ontwikkelingen in zulke materies;
Om het omschreven doel te bereiken kan de vereniging allerlei initiatieven nemen die rechtstreeks of onrechtstreeks met dat doel te maken hebben en/of dit doel kunnen bevorderen'. [...]"

Uit de statuten blijkt dat de v.z.w. BOREAS specifiek is opgericht met het doel om overheidsbeslissingen met een (op het vlak van spreiding van de vluchten onheuse) inhoud als deze van de thans voorliggende beslissingen te bestrijden.

Er kan dan ook geen twijfel over bestaan dat de vijfde verzoekende partij, optredend ter behartiging van de door haar statutair onderschreven ideële collectieve belangen, doet blijken van het rehtens vereiste belang om tegen de bestreden beslissingen op te komen.

Ook het belang van de vijfde verzoekende partij werd reeds erkend in de arresten van Uw Raad van 13 juni 2005, 14 juli 2005 en 17 november 2008.

5.2. De verwerende partij meent dat de verzoekende partijen geen nadeel ondervinden van de bestreden beslissingen en besluit dat de eerste bestreden beslissing geen rechtsgevolgen heeft en dan ook geen nadeel kan berokkenen, en zij werpt desbetreffend een exceptie van niet ontvankelijkheid op.

Wat de tweede bestreden beslissing betreft schrijft de verwerende partij wat volgt :

"[...] Zoals is gebleken onder randnummer 34 blijkt uit een eerste vergelijking van het baangebruik en de impact voor de Noordrand sinds de invoering van het nieuwe preferentiële baangebruik (periode 31 januari 2009 - 13 maart 2009) bovendien, dat in vergelijking met dezelfde periode in 2008, de globale situatie van de inwoners van de Noordrand en van Diegem is verbeterd sinds de invoering van het nieuwe baangebruik op 31 januari 2009. Zelfs zonder dat alle maatregelen vervat in de eerste bestreden beslissing reeds werden uitgevoerd, is er bijgevolg sprake van een vermindering van het aantal overvliegende vliegtuigen boven zone 1 en de noordrand.

De invoering van het nieuwe preferentiële baangebruik door de tweede bestreden beslissing heeft er bijgevolg niet toe geleid dat de situatie van de verzoekende partijen is verslechterd in vergelijking met de situatie tijdens dezelfde periode in 2008. Integendeel, het aantal overvliegende vliegtuigen is in absolute aantallen aanzienlijk lager dan het aantal overvliegende vliegtuigen tijdens dezelfde periode in 2008."

Hieruit leidt de verwerende partij af dat de verzoekende partijen niet doen blijken van het rechtens vereiste belang.

5.3. Aangezien de eerste bestreden beslissingen geen voor vernietiging vatbare rechtshandelingen zijn, wordt de exceptie wat deze beslissingen betreft niet onderzocht.

5.4. Ten aanzien van de tweede bestreden beslissing wordt de exceptie wel onderzocht.

Het blijft onduidelijk waarom de verzoekende partijen een AIP van maart 2009 voorleggen, terwijl uit de voorgelegde samenvattende NOTAM blijkt dat het preferentieel baangebruik, naar mag worden aangenomen op instructie van de staatssecretaris, werd gewijzigd met ingang van 31 januari 2009.

De vergelijking van het werkelijke baangebruik, in de perioden 31 januari tot 13 maart in respectievelijk 2008 en 2009 is niet dienstig om te besluiten dat de verzoekende partijen geen belang hebben bij hun beroep. Dit om volgende redenen:

- in de voorafgaande opmerkingen bij de voorgelegde vergelijking, maakt de steller ervan zelf voorbehoud:

“- Een periode van 2,5 maanden is in principe onvoldoende om een juiste evaluatie te maken wegens de wispelturigheid van de weersomstandigheden van maand tot maand en van jaar tot jaar;

- Tijdens de evaluatieperiode (31/01/2009 tot 19/03/2009) hebben de weersomstandigheden een invloed op het baangebruik gehad (wind, sneeuw ...);
- Het baangebruik is onvoldoende om een echte evaluatie van de geluidsoverlast te maken. Men moet ook rekening houden met het lawaai van de gebruikte vliegtuigen, de lading van de vliegtuigen, de weersomstandigheden, de spreiding van de routes (alle vliegtuigen overvliegen niet dezelfde mensen)(...);”

- zelfs als zou blijken dat de verzoekende partijen op zich beter af zijn onder de vroegere regeling dan onder de nieuwe, ontnemt dit hen hun belang niet.
Zij betogen dat bij een door hen nagestreefde meer eerlijke spreiding de hinder voor hen nog verder zou kunnen worden verminderd. Men kan hen niet ontfeggen dat belang na te streven - daargelaten de vraag of hun stelling ten gronde houdbaar is -;

- de voorgelegde vergelijking wordt globaal gemaakt, per gebruikte baan, zonder rekening te houden met de vraag of er piekperioden en rustperioden voorkomen, en hoe lang deze duren; dit aspect blijkt voor de verzoekende partijen belangrijk te zijn;
- een verbetering die erin bestaat dat het gebruik van een bepaalde baan procentueel is toegenomen, maar in absolute cijfers is gedaald, geeft aan dat daaraan een daling van het totale vliegverkeer ten grondslag ligt; wanneer echter het vliegverkeer weer toeneemt richting het vroegere volume, leidt dat onvermijdelijk tot een stijging van de absolute cijfers; er kan geen conjunctureel gegeven van mogelijk korte duur worden ingeroepen om de verzoekende partijen het belang te ontzeggen bij een beroep tegen een structurele regeling van het baangebruik op lange termijn.

5.5. De exceptie, gericht tegen de tweede bestreden beslissing kan niet worden aangenomen.

VI. Onderzoek van de vordering

6.1. 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 dubbele voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

Wat de tweede voorwaarde betreft, zetten de verzoekende partijen uiteen hoe de situatie verandert ten opzichte van deze onder het zogenaamde spreidingsplan:

“Ingevolge de bestreden beslissingen worden de vertrekkende vliegtuigen, naast elke weekdag van 6.00 uur tot 23.00 uur, nu ook elke volledige zaterdag en zondag en gedurende minstens vijf nachten op zeven over de verzoekende partijen als inwoners van zone 1 en de Noordrand gestuurd, daar waar in het spreidingsplan geen enkel vertrekkend vliegtuig tijdens het weekend en gedurende 3,5 nachten per week over zone 1 en de Noordrand zou vliegen (ook geen onrechtstreekse vertrekken), om de inwoners van deze zone de nodige uren rust te garanderen, ter compensatie van de rechtstreekse overvluchten van vijf weekdays.

Ingevolge de bestreden beslissingen zijn het aantal (theoretisch voorziene) stille nachturen verder gereduceerd tot 19 uren per week, en het aantal rusturen voor de verzoekende partijen als inwoners van zone 1 en de Noordrand tot nul

gereduceerd. Anders geformuleerd: naast de vier op zeven in het vliegplan voorziene nachten, worden de verzoekende partijen reeds alle uren van de dag tijdens week en weekend rechtstreeks overvlogen. Zone 1 en de Noordrand heeft met andere woorden geen enkel uur zonder vliegtuigbewegingen tijdens de ochtend-, dag-, avond- of weekenduren, en wordt gedurende de nachturen ook vrijwel constant rechtstreeks overvlogen. Dit heeft tot gevolg dat zone 1 en de Noordrand van maandagmorgen 6.00 uur tot zaterdagmorgen 1.00 uur aan één stuk door rechtstreeks wordt overvlogen of gedurende 115 van de 120 uren. Na een (veel te korte) onderbreking van 5 uren gedurende de nacht van vrijdag op zaterdag wordt zone 1 en de Noordrand gedurende alle dag-uren van het weekend ook rechtstreeks overvlogen. In totaal wordt zone 1 en de Noordrand gedurende 149 van de 168 uren per week rechtstreeks overvlogen.

Uit het bovenstaande blijkt dat het nadeel dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissingen teweegbrengt ernstig is, en dit in hoofde van elk van de verzoekende partijen. Wat betreft de vijfde 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 vzw haar bestaansreden vindt in deze doelstelling, mag duidelijk zijn dat zij ernstig wordt getroffen door het leed dat ingevolge de bestreden beslissingen aan de omwonenden van de luchthaven wordt aangedaan.”

Op de volgende pagina's van het verzoekschrift wordt uitvoerig uiteengezet wat de gevolgen zijn van geluidshinder, en in het bijzonder van slaap-verstorende nachtelijke geluidshinder, voor de levenskwaliteit en de lichamelijke en geestelijke gezondheid van diegenen die er aan worden blootgesteld. Ze leggen ter staving verschillende studies voor, uitgevoerd onder meer in opdracht van de Europese Unie en de Wereldgezondheidsorganisatie.

6.2. De verwerende partij schrijft in haar nota, dat in het verzoekschrift niet wordt uiteengezet welk moeilijk te herstellen ernstig nadeel de vijfde verzoekende partij, de vzw Boreas, zou kunnen ondervinden.

Ze stelt dat het nadeel in hoofde van de andere verzoekende partijen onvoldoende concreet en individueel wordt aangetoond. Ze verwijst naar hetgeen zij reeds heeft uiteengezet aangaande het belang, met name dat de door de Ministerraad genomen maatregelen zullen leiden tot een globale afname van de hinder, en dat reeds is gebleken dat in de eerste weken na de wijziging van het preferentieel baangebruik de verzoekende partijen in absolute cijfers door een kleiner aantal vluchten zijn overvlogen dan in dezelfde periode van het vorige jaar.

6.3. In het eerste onderdeel van haar uiteenzetting van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel beschrijven de verzoekende partijen de nieuwe regeling

die zou zijn ontstaan door de bestreden beslissingen. In dit verband voeren zij aan dat de woningen van de eerste tot de vierde verzoekende partijen gelegen zijn binnen een afstand van twintig kilometer van het centrum van het vliegveld van Zaventem en ten noordwesten daarvan. De tweede, derde en vierde verzoekende partijen wonen niet in het verlengde van enige start- of landingsbaan van het vliegveld, aldus de verzoekende partijen. In een tweede onderdeel leggen de verzoekende partijen uit dat de bestreden beslissingen hen, nog meer dan voordien ernstig ziek maken. Deze bewering staven zij door verwijzingen naar studies van de wereldgezondheids-organisatie. De Raad van State kan in de huidige stand van de procedure niet uit-maken of er een rechtstreeks oorzakelijk verband bestaat tussen de conclusies van deze studies en de concrete dagelijkse levenssituatie waarin de verzoekende partijen zich als fysieke personen bevinden.

Het kan moeilijk betwist worden dat wie dicht bij een luchthaven woont, daarvan hinder ondervindt, het komt evenwel toe aan de verzoekende partijen om concreet aan te tonen dat een dergelijke hinder een moeilijk te herstellen ernstig nadeel uitmaakt.

Verwijzingen naar wetenschappelijke studies volstaan niet om een moeilijk te herstellen ernstig nadeel aan te tonen.

Het nadeel moet geconcretiseerd zijn per rechtssubject en betrokken worden op zijn eigen dagelijkse levenssituatie.

Dit laten de verzoekende partijen na. Zelfs als de wetenschappelijke studies, geciteerd door de verzoekende partijen een invloed zouden kunnen hebben op de concrete levenssituatie van de verzoekende partijen als fysieke personen dan wordt dit in de huidige stand van de procedure niet aangetoond.

Kenmerkend voor de argumentatie van de verzoekende partijen is dat verschillende medische studies worden ingeroepen, waarvan niet concreet wordt aangetoond dat zij toepasselijk zijn op de verzoekende partijen en dat de schade veroorzaakt door lawaai, de verzoekende partijen treft in hun psychische en fysieke integriteit.

Uit wat voorafgaat volgt dat niet is voldaan aan de tweede voorwaarde van voormeld artikel 17, § 2.

7. Deze vaststelling volstaat om de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissingen te verwerpen.

BESLISSING

De Raad van State verwerpt de vordering.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 11 december 2009, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Daniël Moons,	staatsraad, waarnemend voorzitter,
met bijstand van	
Wim Geurts,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Wim Geurts

Daniël Moons