

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 259.653 van 26 april 2024
in de zaak A. 241.097/IX-10.413**

In zake : 1. XXXX
 2. XXXX
 3. XXXX
 4. XXXX
 5. XXXX
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Hilde Minnen
 kantoor houdend te 2018 Antwerpen
 Ballaarstraat 67-71 bus 5
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door de minister van
Sociale Zaken en Volksgezondheid
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Pierre Slegers, Jennifer Duval en Adrien Neyrinck
kantoor houdend te 1160 Brussel
Tedescolaan 7
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. De vordering, ingesteld op 2 februari 2024, strekt tot de
schorsing van de tenuitvoerlegging van “de nota ‘Nieuwe dienstregeling binnen
Saniport Luchthaven (na ondertekening in het Sectorcomité XII) – versie
15/12/2023’ van 15 december 2023”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Eerste auditeur Joke Goris heeft een verslag opgesteld.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 22 april 2024.

Staatsraad Jim Deridder heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Hilde Minnen, die verschijnt voor de verzoekende partijen en advocaat Julien Jouve, die *loco* advocaten Pierre Slegers, Jennifer Duval en Adrien Neyrinck verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Joke Goris 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 (hierna RvS-wet).

III. Feiten

3.1. De verzoekende partijen zijn als statutair ambtenaar van de federale overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu (hierna: FOD VVVL) in dienst van Saniport, in de functie van controleur op de luchthaven Brussels Airport Zaventem.

3.2. In augustus 2019 wordt het plan opgevat om Saniport Zeehaven en Saniport Luchthaven te hervormen, waarna voor Saniport Luchthaven de toepasselijke overlegprocedures worden opgestart. Dat overleg heeft onder meer betrekking op een wijziging van de toepasselijke arbeidstijdregeling, waarbij de controleurs van Saniport Luchthaven zouden overschakelen van een 25-uursysteem naar een systeem van kortere shiften in combinatie met een passieve wacht.

3.3. Op 13 december 2023 worden in het Sectorcomité XII de onderhandelingen afgesloten met een protocol van niet-akkoord.

3.4. In een e-mail van 18 december 2023 deelt de voorzitter van het directiecomité van de FOD VVVL het volgende mee:

“Beste collega’s,

Gisteren hebben wij een lang traject van overleg en bemiddeling met de vakorganisaties afgerond.

Het verandertraject voor Saniport Luchthaven dat reeds in mei 2022 werd goedgekeurd in het directiecomité, is nu definitief gelanceerd. In samenspraak met de directie ondersteunende diensten en de operationele leiding van Saniport werd beslist dat alle personeelsleden van Saniport Luchthaven de overgang zullen maken van een 25-uursysteem naar een systeem met shiften van 10u in combinatie met een passieve wacht.

Wij zijn er ons van bewust dat deze verandering voor jullie niet makkelijk zal zijn, en dat dit enige aanpassing, zowel professioneel als persoonlijk, zal vergen. Wij voorzien hierin een overgangperiode; de nieuwe dienstregeling gaat van kracht op 01 juli 2024.

V-L SYSTEEM = 2 shiften van 10u: vroeg-laet (V-L) én passieve wacht van 12u

- | | | | |
|---|-----------------|---------------|--------------|
| • | Vroege shift: | 05u00 – 15u00 | (1 of 2 FTE) |
| • | Late shift: | 12u00 – 22u00 | (1 of 2 FTE) |
| • | Passieve wacht: | 22u00 – 10u00 | (1 FTE) |

Meer informatie kunnen jullie vinden in de nota in bijlage.

In [f]ebruari 2024 zal de nieuwe uurregeling vanaf 1 juli 2024 vastgelegd worden en jullie doorgestuurd worden.

In [j]anuari zal, ook naar aanleiding van de verandering naar het nieuwe Directoraat Generaal Preparedness en Respons, elk van jullie uitgenodigd worden voor een individueel gesprek, in aanwezigheid van iemand van P&O. Tijdens dit gesprek zullen jullie de kans krijgen om jullie professionele ambities toe te lichten en vragen te stellen waar nodig. Laat dit een constructief gesprek zijn over jullie positie binnen de FOD en de overgang naar het nieuwe DG. Eind januari zal een collectieve sessie georganiseerd worden, ook met de nieuwe hiërarchie binnen het nieuwe DG. Indien er in tussentijd nog vragen zijn, kunnen jullie terecht bij [L.], jullie rechtstreeks leidinggevende.

Ook al is dit geen makkelijk traject, wij stappen het graag met jullie mee.”

3.5. Als bijlage bij deze e-mail gaat de nota ‘Nieuwe dienstregeling binnen Saniport Luchthaven (na onderhandeling in het Sectorcomité XII) - versie 15/12/2023’, die – voor zover hier relevant – luidt als volgt:

“Context

[...]

Het huidige werkregime in de luchthaven (Brussels Airport Zaventem) van 24 uur per dag, werkelijk 25 uur aanwezigheid, is voor de dienst Saniport ontoereikend in efficiëntie gebleken. Om een operationele dienstverlening te kunnen blijven garanderen, met voldoende aandacht voor de geldende bepalingen over arbeidstijd en de work-life balance, alsook het optimaal inzetten van de beschikbare FTE's, dringt een aanpassing in het werkregime zich op.

In deze nota wordt de huidige situatie en een plan tot wijziging toegelicht. Een onderdeel van dit plan bestaat erin om de fysieke aanwezigheid van de dienst gedurende de uren met lage werklast stop te zetten en over te schakelen naar een passieve wachtdienst (op afstand) en het opnemen van een coördinerende rol in geval van interventies.

Dit systeem zal de continuïteit van Saniport in het operationele veld garanderen en bevorderen.

Situatie as is

[...]

Er wordt gesproken van een 24h systeem. Echter, de medewerkers zijn aanwezig in shiften van 25h.

De shift start om 8h00 en eindigt om 9h00 de volgende ochtend. Het takenpakket wordt verspreid over de 25h aanwezigheid.

De controleurs hebben de mogelijkheid tot het nemen van rustmomenten van zodra de werklast het toelaat. Deze uren worden meegerekend als actieve werkuren.

Omwille van het huidig werkschema hebben de controleurs recht op voldoende recuperatietijd tussen de verschillende shiften. Dit leidt er toe dat een controleur gemiddeld 5 à 6 shiften per maand werkt.

[...]

Er wordt steeds gestreefd naar een bezetting van twee controleurs per shift om de dienstverlening te garanderen. Op deze manier kunnen de reguliere taken volledig worden uitgevoerd, alsook kan er reactief gehandeld worden in geval van onvoorziene omstandigheden zoals een interventie.

In de realiteit is het echter niet altijd evident om deze bezetting te garanderen. Vervanging wegens ziekte of verlof is moeilijk omdat het volledig uurrooster vaak wijzigt ten gevolge van de recuperatietijd die dient gerespecteerd te worden. Daarom kan het wel voorkomen dat een controleur een volledig shift alleen werkt (vaak is dit dan voor de volledige maandplanning).

Desalniettemin moet er wel vermeld worden dat de controleurs zich steeds

flexibel opstellen en hun collegialiteit tonen indien er vervanging nodig is voor een afwezige collega.

Teammeetings en opleidingen [...] moeten steeds door het merendeel van de controleurs als OFF uren worden ingegeven. Ook hier heeft dit een gevolg op het respecteren van het dienstrooster en de recuperatietijd. Er is geen mogelijkheid om alle controleurs op zo'n dag in te plannen.

[...]

Beslissing sectorcomité XII – 14/12/2023

[...]

Na een overgangsperiode van zes maanden, te rekenen van 1 januari 2024 tot en met 30 juni 2024, zal de nieuwe arbeidstijdregeling in werking treden bij Saniport Luchthaven Zaventem. Er wordt geopteerd voor het uurschema met shiften van 10u en een nachtelijke passieve wacht dienst.

In de komende maanden zal deze nota opgenomen worden in het Arbeidsreglement van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.

Situatie to be

Toekomstig dienstrooster:

Voor de medewerkers van de dienst zal het volgende systeem toegepast worden:

* P a s s i e	2 shiften van 10u: vroeg-laet (V-L) én passieve wacht van 12u		
	V	Vroege shift: 05u00 – 15u00	1 à 3 FTE [...]
	L	Late shift: 12u00 – 22u00	1 à 3 FTE
	P	Passieve wacht: 22u00 – 10u00	1 FTE
	Geen fysieke aanwezigheid van de dienst tijdens de minst actieve nachturen:		
		Saniport Airport Zaventem is aanwezig op de luchthaven tussen 0500 – 22h00	
	Tussen 22h00 - 5h00 is Saniport bereikbaar onder de vorm van een passieve wacht dienst*		

v

e wacht dienst = controleur is niet aanwezig op kantoor. De controleur is thuis en is telefonisch en per e-mail bereikbaar. In geval van interventie zal het advies telefonisch en/of via e-mail worden verschaft. Saniport neemt een coördinerende rol op afstand op.

Saniport Luchthaven als Public Health Authority situeert zich binnen de dienst Preparedness & Response (P&R) van de FOD VVVL. Daardoor is het belangrijk dat de dienst 24/7 beschikbaar is om snel te kunnen anticiperen. Dit vraagt echter niet om een uitsluitend permanente aanwezigheid ter plaatse.

In geval van crisis en indien de context dit vereist, kan bij wijze van uitzondering een beroep worden gedaan op de controleurs, net zoals dit voor alle medewerkers van de dienst P&R geldt.

Wijziging werking dienst

Deze aanpassing zal ervoor zorgen dat de controleurs nooit een volledige shift alleen werken. Zowel door de overlap van uren tussen de verschillende shiften als door het feit dat er per shift steeds twee à drie personen kunnen ingepland worden door het verschil in rusttijd na een shift in vergelijking met het huidige systeem.

Dit zorgt voor meer flexibiliteit in het kader van opvangen afwezigheden [...]

Er wordt een maandelijkse teamvergadering ter plaatse in Zaventem gepland. Die zal de organisatie van teamvergaderingen, maar ook van specifieke opleidingen/workshops en andere activiteiten, mogelijk maken. Opleidingen en vergaderingen zullen voor een hoger percentage van de controleurs binnen de diensturen vallen. Op jaarbasis zal elke controleur de nodige opleidingen kunnen volgen.

[...]

Eindconclusie

Het spreekt voor zich dat bovengenoemde veranderingen enige tijd tot aanpassing zullen vragen van de werknemers. Vooral wat betreft het gewijzigde werkritme waarbij ze verwacht worden frequenter aanwezig te zijn op het werk en ze zich meer met de auto zullen moeten verplaatsen van en naar het werk en minder met het openbaar vervoer.

Na verloop van tijd zouden deze aanpassing van de werktijden echter zowel voor de controleurs als voor de FOD VVVL voordelig moeten blijken. Enerzijds zal op het niveau van het personeel de invoering van een passieve wachtdienst het mogelijk maken de nachtarbeid tot een strikt minimum te beperken en zullen de nieuwe uurroosters aanleiding geven tot meer teamwerk. Anderzijds zal deze aanpassing van de dienstregeling op organisatorisch vlak toelaten om:

[...]

- Vergemakkelijken inplannen vervanging wegens verlof/ziekte/... voor de medewerkers
- Gemiddeld 2 weekends vrij/maand voor de medewerkers

De FOD VVVL is bereid om financiële middelen in te zetten om tegemoet te komen aan de financiële gevolgen van de wijziging van de dienstregeling voor de werknemers:

- Compenserende vergoeding voor het woon-werkverkeer (equivalent aan de kostprijs van een NMBS-treinabonnement in 2^{de} klas)
- Opwaartse herziening van de forfaitaire maandelijkse verblijfsvergoeding (van 12 dagen naar 16 dagen)
- Gratis parkeerplaatsen
- Toekenning wachttoelage voor een passieve wacht van 22u-10u

De nieuwe werktijdregeling zal in werking treden op 1 juli 2024. De planning zal steeds minimaal drie maanden op voorhand opgemaakt en gecommuniceerd worden. Het is aan de medewerkers om tijdig

vakantiedagen door te geven zodat er bij de opmaak van de planning rekening mee gehouden kan worden.

Bijlage 1: Q&A bemiddelingsprocedure
[...]

Transitieperiode

De bezorgdheid werd geuit dat een wijziging van dienstregeling een substantiële impact heeft op de manier van werken, maar ook op het privéleven van de controleurs. Daarom is het belangrijk om een periode van transitie te voorzien^[...]. De dienst staat hier volledig achter. De wijziging van de diensturen zal ruim op voorhand worden meegedeeld aan het team.”

Dat is de bestreden beslissing.

IV. Ontvankelijkheid

Exceptie

4. De verwerende partij werpt de exceptie op dat de vordering niet ontvankelijk is omdat de bestreden beslissing geen voor vernietiging vatbare rechtshandeling is in de zin van artikel 14, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State (hierna: RvS-wet). De verwerende partij betoogt dat de bestreden beslissing niet de rechtsorde wijzigt en slechts aankondigt wat in het arbeidsreglement zal worden geïmplementeerd.

Beoordeling

5. Vooralsnog bestaat er geen noodzaak om over de door de verwerende partij opgeworpen ontvankelijkheidsexceptie uitspraak te doen. Een onderzoek van en een uitspraak over die exceptie zouden alleen nodig zijn indien de grondvoorwaarden voor het toewijzen van de vordering tot schorsing zijn vervuld, wat, zoals hierna zal blijken, niet het geval is.

V. Schorsingsvoorwaarden

6. Krachtens artikel 17, § 1, RvS-wet kan de schorsing van de tenuitvoerlegging slechts worden bevolen onder de dubbele voorwaarde dat de zaak te spoedeisend is voor een behandeling ervan in een beroep tot nietigverklaring en indien minstens één ernstig middel wordt aangevoerd dat de nietigverklaring van de akte of het reglement *prima facie* kan verantwoorden.

VI. Spoedeisendheid

Uiteenzetting in het verzoekschrift

7. De verzoekende partijen zien de verantwoording van de spoedeisendheid in de eerste plaats in het feit dat de bestreden beslissing de volksgezondheid in gevaar brengt doordat, bij gebrek aan aanwezigheid van Saniport op de luchthaven tussen 22.00 uur 5.00 uur, gevaarlijke exotische insecten uit risicogebieden de volksgezondheid onder druk kunnen zetten.

8.1. Daarnaast zetten de verzoekende partijen uiteen dat zij door de bestreden beslissing “zowel financieel als moreel, sociaal en [op] gezondheidsvlak ernstige schade” lijden, namelijk het verlies aan beroepsinkomsten, een aantasting van het privé- en gezinsleven, een verslechterde work-life-balans en een impact op de gezondheid.

8.2. Eerste verzoekster stelt, wat het woon-werkverkeer betreft, dat zij om 5.00 uur 's ochtends geen beroep kan doen op het openbaar vervoer om tijdig op het werk te geraken. Zij beschikt niet over een eigen wagen, noch over de financiële middelen om een wagen aan te schaffen.

Wat de financiële schade betreft, zet zij uiteen dat zij door de bestreden beslissing een aanzienlijk verlies aan overloon zal lijden. Voorts betoogt zij dat zij een hypothecaire lening moet afbetalen, dat zij haar halfbroer niet zal kunnen uitkopen, dat zij haar familie in het buitenland niet langer financieel zal

kunnen ondersteunen en dat zij door verlies aan vrije tijd haar bijkomende studies en hulp aan familieleden zal moeten opgeven.

8.3. Tweede verzoeker betoogt dat hij met het openbaar vervoer 's ochtends niet om 5.00 uur op de luchthaven geraakt, tenzij hij om 3.30 uur zou opstaan, wat zijn bioritme verstoort en omwille van zijn hoge bloeddruk ongezond is. Zonder openbaar vervoer zou in het gezin een tweede wagen moeten worden aangekocht, wat een te grote uitgave betekent. Tweede verzoeker stelt door de bestreden beslissing een dermate groot verlies aan overloon te zullen lijden dat de vaste kosten voor het gezin niet meer kunnen worden gedragen. Tot slot voert hij aan dat hij de activiteit als zelfstandige in bijberoep die hij enkele jaren geleden uit financiële noodzaak opstartte, niet meer – of alleszins niet meer in dezelfde mate – zal kunnen uitoefenen.

8.4. Ook derde verzoeker voert aan dat hij ten gevolge van de bestreden beslissing een aanzienlijk bedrag aan overloon verliest en dat hij voor het woon-werkverkeer niet langer op het openbaar vervoer een beroep zou kunnen doen. Die verplaatsingen met de wagen afleggen, zou betekenen dat de kosten voor brandstof en onderhoud aanzienlijk stijgen. Derde verzoeker wijst er voorts op dat hij met zijn partner een lening afbetaalt, dat hij privétijd verliest, dat de work-life-balans en de tennislessen van de kinderen in het gedrang komen en dat het gezinsleven anders zou moeten worden georganiseerd. Ook derde verzoeker heeft inkomsten uit een bijkomende activiteit – een flexijob als ijsventer – die hij door de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing zou verliezen.

8.5. Vierde verzoeker wijst eveneens op een verlies aan overloon en op de onmogelijkheid om het openbaar vervoer te gebruiken voor het woon-werkverkeer. De aankoop van een tweede wagen is voor het gezin financieel niet haalbaar. Vierde verzoeker wijst nog op een bijkomend krediet dat voor een nieuwe woning werd aangegaan, een invloed op het gezinsleven, een grotere nood aan (moeilijk te vinden) kinderopvang en een impact op de work-life-balans die zijn gezondheidstoestand “sterk achteruit” zal doen gaan.

8.6. Ook vijfde verzoeker wijst op een aanzienlijk verlies aan overloon. Hoewel in het verzoekschrift onder het opschrift ‘besluit’ met betrekking tot de spoedeisendheid wordt gesteld dat “geen van de verzoekende partijen over een wagen beschikt om naar het werk te komen”, stelt vijfde verzoeker dat hij met de wagen naar het werk komt en “niet bereid” is de woon-werkafstand viermaal per week af te leggen, omdat dit een aanzienlijke impact zou hebben op zijn privé-tijd. Hij zou immers ’s ochtends om 3.00 uur moeten opstaan, wat zijn nachtrust in het gedrang brengt en zijn gezondheidstoestand sterk zal doen achteruitgaan.

8.7. In een ‘besluit’ dat op alle verzoekende partijen betrekking heeft, wordt – naast wat hiervóór reeds is samengevat – nog betoogd dat de verzoekers genoodzaakt zullen zijn een andere betrekking te zoeken en dat de vermelde schade “dreigt onherroepelijk te worden” indien de uitspraak over een beroep tot nietigverklaring moet worden afgewacht.

Beoordeling

9. Zoals hiervóór reeds in herinnering is gebracht, kan de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing naar luid van artikel 17, § 1, RvS-wet slechts worden bevolen indien, onder meer, “de zaak te spoedeisend is voor een behandeling ervan in een beroep tot nietigverklaring”.

10.1. Het komt er voor een verzoekende partij die beweert dat de zaak te spoedeisend is om de uitkomst van het annulatieberoep te kunnen afwachten, op aan om van die urgentie te overtuigen aan de hand van de concrete feiten die zij in haar vordering aanvoert. Dit houdt in dat het aan deze partij toevallt om in haar verzoekschrift op de omstandigheden van haar zaak betrokken, specifieke gegevens bij te brengen die *in concreto* aantonen waarom de nadelige gevolgen die een tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing voor haar persoonlijk veroorzaakt, niet gedragen kunnen worden gedurende de gewone doorlooptijd van de annulatieprocedure en waarom de afloop van deze procedure bijgevolg niet kan worden afgewacht.

Die gegevens moeten door de verzoekende partij worden onderbouwd op een wijze die de rechter toelaat om ze te verifiëren, zodat hij kan aftoetsen of ze de beweerdde spoedeisendheid inderdaad verantwoorden. De spoedeisendheid van de zaak wordt niet vermoed, welke ook de aard van de bestreden beslissing is.

10.2. Om de spoedeisendheid aan te tonen, volstaat het tot slot niet te stellen dat het resultaat van een annulatieprocedure niet kan worden afgewacht. Het moeten afwachten van het normale procedureverloop in het kader van een beroep tot nietigverklaring – en het ondertussen ondergaan van de bestreden beslissing– maakt het onvermijdelijke lot uit van elke beroepindiener en het staat aan de verzoekende partij om aan te tonen dat zij het resultaat van de procedure tot nietigverklaring niet kan afwachten op straffe van zich in een toestand te bevinden met ernstige schadelijke gevolgen. Overigens moet die verzoekende partij zich ervan rekenschap geven dat een vordering tot schorsing luidens artikel 17, § 1, tweede lid, RvS-Wet mag worden ingesteld “op elk moment”.

11. Met betrekking tot het verlies aan overloon of inkomsten uit een bijberoep of flexijob beroepen verzoekers zich op een financieel nadeel.

Ter zake kan, wat het principe betreft en voorafgaand aan de beoordeling van wat de verzoekende partijen concreet doen gelden, worden aangestipt dat een financieel verlies, tenzij het tegendeel aannemelijk wordt gemaakt, kan worden hersteld na een annulatiearrest. Om de spoedeisendheid aan te tonen, moeten de financiële gevolgen, zo ze concreet zijn aangetoond, een significante impact hebben. De omvang van een financieel en economisch nadeel moet dus, om een gebeurlijke schorsing te verantwoorden, dermate zijn dat verzoeker de duur die een annulatieprocedure in beslag neemt, niet zal kunnen overbruggen. Een verzoekende partij kan er zich niet toe beperken, wat dat betreft, te stellen dat zij dit nadeel lijdt, zonder enig gegeven te verstrekken omtrent het bestaan en de omvang ervan.

12. Eerste verzoekster toont niet aan dat zij de financiële situatie die door de bestreden beslissing zou worden veroorzaakt, niet kan dragen tot de uitspraak ten gronde. De bewering dat zij geen wagen kan aanschaffen of dat zij haar halfbroer niet kan uitkopen, volstaat niet. Dat zij haar familie financieel ondersteunt is gewis nobel, maar die vrijwillige uitgave kan bezwaarlijk de spoedeisendheid omwille van een onontkoombaar financieel nadeel verantwoorden. Bovendien betreft eerste verzoekster bij haar uiteenzetting niet de in de bestreden beslissing vermelde compenserende vergoedingen, namelijk (i) de vergoeding equivalent aan de kostprijs van een NMBS-treinabonnement in tweede klas, (ii) de verhoogde forfaitaire maandelijkse verblijfsvergoeding en (iii) de wachttoelage voor de passieve wacht (hierna: de compenserende vergoedingen).

Eerste verzoekster voert daarnaast aan dat zij door de nieuwe dienstregeling niet langer voldoende vrije tijd zal hebben om bij te studeren of om hulpbehoevende familieleden bij te staan. Daargelaten dat eerste verzoekster hiervan geen enkel bewijs voorlegt, kunnen deze beweerde gevolgen van de bestreden beslissing niet doen aannemen dat ze een dermate grote schade veroorzaken zodat de uitspraak ten gronde niet kan worden afgewacht.

13. Ook voor tweede verzoeker geldt dat een gedeeltelijk verlies aan arbeidsinkomen niet volstaat om de spoedeisendheid van de vordering aan te tonen, te meer nu niet wordt gestaafd in welke mate hij de werkzaamheden in zijn bijberoep zou moeten afbouwen. Verzoeker verschaft ook geen inzicht in zijn eventuele spaartegoeden. Dat hij geen tweede wagen kan aanschaffen en daardoor niet op het werk zou geraken, blijft dan ook een loutere bewering. Ook tweede verzoeker gaat in de analyse van de financiële gevolgen van de bestreden beslissing voorbij aan de hiervóór vermelde compenserende vergoedingen.

Wat tweede verzoekers gezondheidstoestand betreft, wordt aangevoerd dat vroeg opstaan het bioritme verstoort en voor een hoge bloeddruk-patiënt ongezond is. Die uiteenzetting en het voorleggen van een geneesmiddelenvoorschrift ter zake tonen evenmin aan dat over de vordering met spoedeisendheid uitspraak moet worden gedaan.

14. Het aangevoerde verlies aan overloon en stijgende kosten voor woon-werkverkeer en voor kinderopvang overtuigen ook in het geval van derde verzoeker niet ervan dat de afwikkeling van de procedure ten gronde voor het gezin niet kan worden afgewacht, waarbij nog moet worden opgemerkt dat ook de partner van derde verzoeker over een arbeidsinkomen beschikt en het verlies van de inkomsten uit de flexijob niet concreet wordt aangetoond. Ook derde verzoeker betreft bij zijn uiteenzetting niet de hiervóór vermelde compenserende vergoedingen.

Het beweerde verlies van privétijd, de verstoring van derde verzoekers nachtrust en work-life-balans en de aangevoerde organisatorische moeilijkheden die de nieuwe arbeidsregeling met zich zou brengen, worden niet gestaafd en kunnen de behandeling bij spoedeisendheid niet verantwoorden. Derde verzoeker overtuigt niet dat hij deze ongemakken niet kan verdragen gedurende de duur van de annulatieprocedure.

15. Wat vierde verzoeker betreft, stelt de Raad van State vast dat het aangevoerde financieel nadeel beperkt blijft tot een verwijzing naar het verlies aan overloon, zonder enige nadere uiteenzetting waarom dat nadeel dermate ernstig is dat een uitspraak ten gronde niet kan worden afgewacht. Ook vierde verzoeker blijft stilzwijgend over de in de bestreden beslissing opgenomen compenserende vergoedingen.

Voorts leest de Raad in het verzoekschrift dat vierde verzoeker, die het woon-werkverkeer nu reeds met de wagen aflegt, niet beweert dat zulks in een andere arbeidstijdregeling onmogelijk is, maar enkel dat hij niet bereid is om de verplaatsing viermaal per week te maken. De onwil om bepaalde gevolgen van de bestreden beslissing te ondergaan, toont niet aan dat die gevolgen een dermate groot nadeel berokkenen dat het doorlopen van een annulatieprocedure niet kan worden afgewacht.

De loutere stelling dat de bestreden beslissing vierde verzoekers nachtrust ernstig in het gedrang brengt, dat zijn gezondheidstoestand sterk

achteruit zal gaan, dat de work-life-balans ernstig wordt verstoord en dat de impact op de vrije tijd aanzienlijk is, overtuigt niet ervan dat vierde verzoeker deze gevolgen met ernstige schade zou ondergaan indien de afwikkeling van de procedure ten gronde wordt afgewacht.

16. Vijfde verzoeker beperkt zich ertoe, wat het financieel nadeel betreft, te stellen dat de bestreden beslissing een negatieve impact heeft op zijn inkomen door het wegvallen van overloon. Ook in het licht van de bewering dat de aanschaf van een tweede wagen noodzakelijk, maar financieel niet haalbaar is, en dat er zich bijkomende kosten inzake kinderopvang aandienen, onderneemt vijfde verzoeker zelfs geen poging om aan te tonen dat het ondergaan van de bestreden beslissing in afwachting van een uitspraak ten gronde zijn gezin voor onoverkomelijke financiële problemen stelt. Daarbij moet nog worden aangestipt dat de partner van vijfde verzoeker blijkens de voorgelegde stukken over een eigen beroepsinkomen beschikt, wat in de uiteenzetting van het financieel nadeel buiten beschouwing wordt gelaten, dat ook hier geen inzicht wordt geboden in eventuele spaartegoeden en dat de hiervóór vermelde compenserende vergoedingen waarin de bestreden beslissing voorziet, onbesproken blijven.

Ook wat de aangevoerde negatieve invloed op de gezondheid en de work-life-balans betreft, legt vijfde verzoeker geen stukken voor om deze bewering te staven.

17. Het door alle verzoekers aangevoerde nadeel dat de volksgezondheid in het gevaar wordt gebracht “doordat er geen aanwezigheid meer is van Saniport op de luchthaven Brussels Airport Zaventem tussen 22u00 en 05u00”, kan de schorsing van de bestreden beslissing evenmin verantwoorden.

Het gaat op het eerste gezicht om een louter toekomstig en hypothetisch gevaar dat geen persoonlijk nadeel voor verzoekers vormt. Alleszins betrekken verzoekers dat nadeel niet op hun eigen situatie, laat staan dat zij aantonen dat de schade die daaruit zou ontstaan, onherroepelijk zou zijn.

Overigens moet worden opgemerkt dat eensdeels verzoekers zelf uiteenzetten dat de desinsectisatie in beginsel gebeurt door de bemanning van het vliegtuig vóór het vertrek in het buitenland en dat anderdeels uit de bestreden beslissing blijkt dat controleurs van Saniport wel beschikbaar zijn tijdens de nachturen.

18. De stelling tot slot, dat de verzoekers genoodzaakt zullen zijn een andere betrekking te zoeken, lijkt niet meer dan een blote bewering, die door niets wordt gestaafd.

19. De spoedeisendheid is niet aangetoond. Er is bijgevolg niet voldaan aan minstens één van de voorwaarden gesteld in artikel 17, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State die cumulatief vervuld moeten zijn, wil een vordering tot schorsing worden toegewezen.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt de vordering.

2. Bij de publicatie van dit arrest door de Raad van State wordt de identiteit van de verzoekende partijen niet bekendgemaakt.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, op zesentwintig april tweeduizend vierentwintig, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Jim Deridder,	staatsraad, waarnemend voorzitter,
bijgestaan door	
Frank Bontinck,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Frank Bontinck

Jim Deridder