

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 147.326 van 5 juli 2005
in de zaak A. 160.778/VII-33.660.**

In zake : 1. de v.z.w. VERLENGING NOOIT,
 2. Eddy GEENTJENS,
 3. Jules LAUWERS,
 die woonplaats kiezen bij
 Advocaten I. LARMUSEAU, P. DE SMEDT en B. ROELANDTS,
 kantoor houdende te GENT,
 Kasteellaan 141

tegen :

het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering,
dat woonplaats kiest bij
Advocaat J. BERGÉ,
kantoor houdende te LEUVEN,
Vaartstraat 64.

DE VOORZITTER VAN DE VIIe KAMER,

Gezien het verzoekschrift dat de v.z.w. VERLENGING NOOIT, Eddy GEENTJENS en Jules LAUWERS op 14 maart 2005 hebben ingediend om de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van "het besluit van 30 december 2004 van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, houdende uitspraak over de beroepen aangetekend tegen de beslissing van 17 juni 2004 van de bestendige deputatie van de provincieraad van Antwerpen, houdende het verlenen van de milieuvergunning aan de Internationale Luchthaven Antwerpen, Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel, om een luchthaven, gelegen te 2150 Borsbeek en 2640 Mortsel, Luchthavenlei z/n, verder te exploiteren en te veranderen door wijziging en uitbreiding";

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door Eerste Auditeur E. LANCKSWEERDT;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 3 mei 2005 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 9 juni 2005;

Gehoord het verslag van Kamervoorzitter M.-R. BRACKE ;

Gehoord de opmerkingen van Advocaat I. LARMUSEAU, die verschijnt voor de verzoekende partijen, en van Advocaat J. BERGÉ, die verschijnt voor de verwerende partij;

Gehoord het andersluidend advies van Eerste Auditeur E. LANCKSWEERDT ;

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

1.1. Op 24 februari 2004 dient de "Internationale Luchthaven Antwerpen" een milieuvergunningsaanvraag in voor het verder in bedrijf houden en veranderen (door wijziging en toevoeging) van een luchthaven gelegen te Deurne, Borsbeek en Mortsel. Het betreft een vliegveld met aanhorigheden met een start en landingsbaan van 1.510 meter en met een gras piste met een totale lengte van 1.070 meter. Het betreft een klasse 2-inrichting.

In bijlage 4 bij de aanvraag wordt het volgende aanbod van activiteiten vermeld :

- lijnvluchten;
- charters;
- intercontinentale vluchten;
- taxi- en zakenvluchten;
- commerciële vluchten;
- trainingsvluchten;
- touringvluchten.

Per type vlucht wordt een overzicht gegeven van het aantal bewegingen, het aantal passagiers en de hoeveelheid vervoerde vracht.

Uit de aanvraag blijkt op het eerste gezicht niet dat er een "Runway End Safety Area (RESA)" voorzien is.

Bij de aanvraag is geen milieu-effectenrapport gevoegd.

1.2. Op 17 juni 2004 beslist de bestendige deputatie van de provincieraad van Antwerpen de gevraagde vergunning te verlenen voor een termijn van twintig jaar, zij het mits oplegging van een hele reeks bijzondere voorwaarden.

Een van die voorwaarden is dat het aantal trainings- en touringvluchten (op jaarbasis) op termijn moet worden beperkt. Tegen 2010 mogen nog 23.000 trainingsvluchten en 13.000 touringvluchten plaatsvinden op jaarbasis, tegen 2023 respectievelijk nog 19.500 en 10.000.

Er geldt een verbod op vluchten van 23.00 u tot 06.30 u met uitzondering van urgente medische vluchten en landende vliegtuigen met vertraging waarvan de landing ten laatste om 22.30 u is gepland.

Zoals reeds het geval was, wordt in een installatie van een overlegcommissie voorzien, bestaande uit vertegenwoordigers van Antwerpen (districten Deurne en Berchem), Borsbeek, Boechout en Mortsel, van de bestendige deputatie, van omwonenden, van de Bond Beter Leefmilieu en van de exploitant. De exploitant dient minstens één maal per semester overleg te houden met de leden van de commissie. De overlegcommissie heeft als “minimale doelstelling de klachten van omwonenden te inventariseren, mogelijkheden tot oplossing voor te stellen, en de omwonenden en de overheden in te lichten over de reeds gevoerde en de te voeren milieupolitiek”.

1.3. Tegen het deputatiebesluit van 17 juni 2004 worden drie administratieve beroepen ingesteld:

- door de exploitant;
- door de gemeente Borsbeek;
- door de stad Mortsel.

De exploitant vraagt onder meer om de beperkingen in aantal en in tijd die betrekking hebben op de touringvluchten te schrappen.

In de beroepschriften van de gemeenten wordt onder meer stilgestaan bij de problemen i.v.m. de veiligheidszone (RESA) op het grondgebied van de gemeente Borsbeek.

1.4. Nadat in het kader van de beroepsprocedure een reeks adviezen wordt uitgebracht, wordt op 30 december 2004 het bestreden besluit genomen.

De beroepen worden gedeeltelijk gegrond verklaard in die zin dat een aantal bijzondere voorwaarden worden gewijzigd. Onder meer geldt de opgelegde beperking op jaarbasis van het aantal trainings- en touringvluchten enkel nog voor de trainingsvluchten. Er wordt in het bestreden besluit ook bepaald dat het aantal potentieel ernstig gehinderden niet mag stijgen ten opzichte van het referentiejaar 2000. Het verbod op nachtvluchten blijft eveneens gelden;

2. 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 nietigverklaring 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;

2.1. Overwegende wat de tweede voorwaarde betreft, dat de verzoekende partijen doen gelden wat volgt :

"1" Het nadeel is ernstig

Het bestreden besluit verleent ten onrechte (zie de middelen) een milieuvergunning voor het verder exploiteren en veranderen door wijziging en uitbreiding van de luchthaven van Deurne.

Uit de inhoud van de aangevoerde middelen, blijkt dat het nadeel dat de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit in concreto zal teweegbrengen ernstig is, en dit in hoofde van elk van de verzoekende partijen. Wat betreft de eerste verzoekende partij, weze immers herhaald dat zij zich reeds jarenlang inzet voor onder meer de verbetering van de leefkwaliteit en de vrijwaring van de gezondheid van de omwonenden van de luchthaven, zoals ook expliciet is aangegeven in haar statuten (zie supra, zie stuk 1.2.). 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 het bestreden besluit aan de omwonenden van de luchthaven wordt aangedaan.

De milieuvergunning betreft immers een verdere uitbating en wijziging en uitbreiding van de luchthaven, waarvan de gevolgen van deze verdere uitbating/wijziging/uitbreiding op de omgeving niet zijn bepaald, ingevolge de afwezigheid van een aan de milieuvergunningsaanvraag toegevoegd milieueffectenrapport (zie het eerste middel).

De in de milieuvergunning vervatte onzekerheid rond de afbouw van de geluidshinder (zie onder meer het derde middel), onzekerheid rond de uitbreiding van de luchthaven (verlenging van de startbaan) en onzekerheid rond de risico's op ongevallen (ingevolge de afwezigheid van de noodzakelijke Runway End Safety Area, zie onder meer het tweede middel)- inachtgenomen dat Borsbeek, samen met Mortsel, de dichtstbevolkte gemeente van Vlaanderen is- leidt tot een toestand van hinder en schade die in hoofde van elk van de verzoekende partijen moet worden gekwalificeerd als ernstig, zeker wanneer men inachtneemt dat deze vergunning meteen voor een termijn van twintig jaar werd verleend.

Specifiek op het vlak van de geluidshinder die gepaard gaat met de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit, wordt nog op het volgende gewezen, ter illustratie van de ernst van het nadeel. Het vliegveld is langs drie zijden omringd

door woongebied. Diverse straten liggen pal in het verlengde van de startbaan 29, en dit binnen een afstand van 1.000 meter vanaf het einde van vernoemde piste. Binnen de geluidscontour L_{dn} van 55 dB(A) zijn er ook vier scholen gelegen. Ten zuidwesten palend aan het luchthaventerrein is er een ziekenhuis gevestigd. In het kader van de opstelling van het Milieu-en Natuurrapport Vlaanderen werd in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij in 1998 een rapport opgesteld inzake de geluidscontouren voor de regionale Vlaamse luchthaven. Voor de luchthaven van Antwerpen concludeerde het rapport dat 1.920 potentieel sterk gehinderde personen zijn en 7.079 potentieel matig gehinderde personen.

De geluidshinder is evenwel geenszins beperkt tot de geluidscontour L_{dn} van 55 dB(A). De geluidscontouren ($L_{aeq, dag}$, L_{dn} , L_{den}) geven immers een gemiddeld (gewogen) geluidsniveau weer over een langere periode, waarbij zeer hinderlijke geluidspieken worden 'uitgevlakt'. Dit laatste is de reden waarom men internationaal meer en meer gebruik gaat maken van de WGO-geluidsnormen, die specifieke waarden opleggen voor piekgeluiden en een veel betere weergave bieden van de punctuele hinder. Toepassing van de WGO-geluidsnormen in de aanloopzone waar tweede en derde verzoeker alsook het merendeel van de leden van eerste verzoekster wonen, brengt aan het licht dat de WGO-geluidsdrempel van 55 dB(A) tot op grote afstand (meer dan 3 km) van pistedrempel 29 regelmatig overschreden wordt, vooral in de namiddag- en avonduren. Tweede en derde verzoeker en het merendeel van de leden van eerste verzoekster, wonen aan de zuidoostkant van de luchthaven. Ingevolge meteorologische omstandigheden (overheersende westenwinden), gebeuren bijna 80 % van de landingen op baan 29 over deze zone (zie stuk 26 en stuk 8). De landingen zijn bijna volledig geconcentreerd in een smalle trechter over Vremde en Borsbeek (zie o.m. stuk 8).

Blootstelling aan lawaai overdag verstoort de verstaanbaarheid van de spraak en interfereert aldus met de communicatie tussen menselijke individuen. Niet alleen kan dit ons sociaal leven grondig verstoren en hinderlijk zijn bij de conversatie in de vrije tijd of bij het TV kijken maar het kan zeer ernstig het prestatievermogen verminderen van kinderen en volwassenen en interfereert ernstig met de verstandelijke ontwikkeling van de kinderen.

Bovendien veroorzaakt omgevingslawaai overdag ergernis of 'annoyance'. 'Annoyance' (ergernis) is een gevoel van onbehagen dat door een individu of groep in verband wordt gebracht met schadelijke effecten van bepaalde stoffen of bepaalde omgevingsfactoren. 'Annoyance' veroorzaakt gevoelens van malaise, angst, dreiging, beperking van de vrijheid, prikkelbaarheid, stress, weerloosheid.

Uitgebreid onderzoek (onder meer door TNO) heeft dosis-effect-relaties opgeleverd voor verschillende vormen van verkeerslawaai (weg-, trein- en vliegtuiglawaai) en 'annoyance'.

Waar het verband tussen slaapverstoring van eender welke aard of bron en het verhogen van het risico op bepaalde ziekten op lange termijn al langer overtuigend was, werd 'annoyance' overdag door beleidsmakers vaak gebanaliseerd, hoewel het voorkomen van 'annoyance' ten gevolge van lawaaihinder volgens de WGO-definitie van gezondheid strikt genomen impliceert dat het individu al gezondheidsschade oploopt en ook in veel striktere zin reeds langer 'noise annoyance' naar voor wordt gebracht als een maatstaf voor het ziekmakend vermogen van omgevingslawaai.

Recent onderzoek toont aan dat 'noise annoyance' inderdaad een directe mediator is van stressgerelateerde ziekten en dat 'noise annoyance' dus verantwoordelijk is voor de omzetting van gezondheid in ziekte.

De LARES-onderzoekers toonden statistisch significante verbanden aan tussen 'noise annoyance' tgv zowel verkeerslawaai (tgv trein-, weg- en vliegverkeer) als lawaai uit de directe woonomgeving van andere aard dan het

verkeer ('neighbourhood noise' tgv burens, traphal, spelende kinderen, cafés, etc) en een aantal ziekten van hart- en bloedsomloop, ademhaling, huidziekten, hersenthrombose, depressie etc. Aangezien deze aandoeningen alle multifactorieel bepaald worden, werden 16 controle-variabelen mee onderzocht (geslacht, alcohol, roken, BMI, sport, sociaal economische status, woonomstandigheden, etc). De groepen werden ingedeeld naar leeftijd (kinderen, volwassenen, ouderen). Daarmee is dus de schadelijke invloed van verkeerslawaai op de gezondheid ook overdag bewezen. De risico's worden uitgedrukt in zogenaamde Odds Ratio's: een odds ratio van 1.5 indien statistisch significant (cfr confidence limits) betekent dat het risico op een bepaalde aandoening met 50% toeneemt tov de controle populatie. Voor uitgebreide gegevens verwijzen we naar het volledige rapport.

Blootstelling aan verkeerslawaai van alle aard met 'annoyance' (ergernis) tot gevolg veroorzaakt een statistisch significante toename van het risico op allergie (+ 40%), arthritis (+80%), bronchitis (+ 90%), cardiovasculaire symptomen (+50%), depressie (+120%), hypertensie (+60%), migraine (+150%), ademhalingsmoeilijkheden (+100%) en SALSA (+90%). Dat deze relatie ook overeind bleef voor 'annoyance' door burenlawaai bewijst dat het hier om een effect gaat dat rechtstreeks het gevolg is van lawaai en dat deze effecten niet te verklaren zijn door het effect van scheikundige verontreiniging door het verkeer. Voor kinderen valt vooral de sterke toename van bronchitis en ademhalingsmoeilijkheden op (beide +160%). Voor ouderen (> 65 jaar) de toename van maagzweren (+270%), arthritis (+ 110%) en hersenthrombose of CVA (+140%)

Deze studie toont dus duidelijk het verband aan tussen 'annoyance' en 'ziekte' en bewijst dus dat blootstelling aan verkeerslawaai (waarvan vliegtuiglawaai het meest hinderlijk is) ziekmakend is.

Voor kinderen blijkt bovendien de blootstelling aan lawaai bijzonder nefast te zijn. In hun overzichtsartikel gaan Stansfeld en medewerkers hier dieper op in. Het verstoren van de ontwikkeling van jonge kinderen en hun opvoeding door lawaai kan resulteren in levenslange effecten op hun gezondheid en het verwerven van hogere niveaus van opleiding en ontwikkeling ('academic potential') beletten. Zo tonen tal van studies aan dat overmatige lawaai-blootstelling van kinderen aanleiding geeft tot cognitieve dysfunctie (vertraging in de leesontwikkeling, aandachtstoornissen, onvermogen om complexe taken op te lossen, stoornissen in de ontwikkeling van het geheugen), er ontstaan motivatieproblemen voor het oplossen van complexere taken, kleine maar significante stijgingen van de bloeddruk (waartegenover overigens geen gewenning optreedt, wat betekent dat bij blijvende blootstelling het effect persisteert) kunnen op latere leeftijd ernstige gevolgen hebben op cardiovasculair vlak.

Vliegtuiglawaai is hinderlijker dan het lawaai ten gevolge van wegverkeer, dat op zijn beurt weer hinderlijker is dan het lawaai ten gevolge van treinverkeer.

Blootstelling aan vliegtuiglawaai gedurende de dag veroorzaakt 'annoyance', interfereert met de spraakverstaanbaarheid en dus de communicatie en heeft daardoor onrechtstreekse effecten op het prestatievermogen, de psychische stabiliteit (toename psychiatrische aandoeningen) en de verstandelijke ontwikkeling van kinderen.

Er moet op gewezen worden dat er evenwel een complexe interactie is tussen de blootstelling aan vliegtuiglawaai gedurende de nacht en gedurende de dag. Zo slapen bepaalde delen van de bevolking ook overdag (ploegenarbeiders, zieken, kleuters in een kinderdagverblijf, bvb) of hebben bepaalde bevolkingsgroepen fysiologisch een grotere behoefte aan slaap (onder meer kinderen, kleuters, zieken) dan door een arbitrair gekozen afbakening van de nacht van 23 h tot 06 h of tot 07 h kan worden gegarandeerd, maar ook kan blootstelling aan nachtelijk vliegtuiglawaai de 'annoyance' ten gevolge van vliegtuiglawaai overdag vergroten en vice versa, dit is niet onbelangrijk omdat 'annoyance' (cfr supra) wel degelijk ziekmakend is.

Op basis van voorgaande argumenten, samengelezen met de als bijlage bij dit verzoekschrift opgenomen studies en WGO-richtlijnen (zie stukken 18 t.e.m. 22), moet worden besloten tot een ernstig nadeel in hoofde van elk van de verzoekende partijen.

2.° Het nadeel is moeilijk te herstellen.

De naleving van de in het bestreden besluit opgenomen vergunning resp. vergunningsvoorwaarden zal niet volstaan om de met de exploitatie gepaard gaande geluidshinder en risico op ongevallen tot een aanvaardbaar niveau te beperken (zie de middelen).

Bij het verlenen van de vergunning is immers niet met kennis van zaken op het vlak van hinder en risico op ongevallen geoordeeld ingevolge de afwezigheid van milieu-effectenrapport. Anderzijds is met zekerheid geweten dat de luchthaven wordt vergund zonder de aanwezigheid van de noodzakelijke Runway End Safe Area, wat op het vlak van risicobeheersing tot een ontoelaatbare onzekerheid leidt voor de omwonenden. Anderzijds is ook met zekerheid geweten dat de vergunningverlenende overheid gehoor verleent aan de onwil van de exploitant om zich te limiteren tot de exploitatie van een beperkte zakenluchthaven, door de weigering nog langer een afbouw van de touringvluchten op te leggen.

Nu de exploitant via het bestreden besluit ten onrechte titularis is geworden van een vergunning voor de verdere uitbating én uitbreiding van de luchthaven, en dit voor de maximumtermijn van twintig jaar, zijn de verzoekende partijen in hun actiemogelijkheden om een einde te stellen aan de hinder resp. de onveilige uitbating die inherent is aan de inrichting beperkt tot een procedure voor de burgerlijke rechtbank, waar zij in het kader van de evenwichtsléer (foutloze aansprakelijkheid) enkel en alleen een geldelijke compensatie, maar geen rechtstreekse maatregel ter beëindiging van de hinder resp. de onveilige uitbating zal kunnen vorderen (cfr. Cass. 14 december 1995, TRD & I 1996, afl. 3, 37; J.L.M.B. 1996, 966, noot P. HENRY; R.W. 1996-97, 188; A.J.T. 1995-1996, 525, noot S. SNAET; zie ook H. BOCKEN, 'Herstel in natura en rechterlijk bevel of verbod' in Liber Amicorum Jan Ronse, 1986, (493), 510-511).

Ook het opstarten van een procedure tot wijziging van de vergunningsvoorwaarden, overeenkomstig artikel 45 Vlarem I, bij de Vlaamse minister, lijkt niet onmiddellijk een herstel van het nadeel te kunnen bieden, nu niet valt te verwachten dat de Vlaamse minister, die in het bestreden besluit stelt dat er géén probleem is op het vlak van de afwezigheid van een MER, op het vlak van geluidshinder door touringvluchten, op het vlak van risico's op ongevallen ingevolge de afwezigheid van RESA, hieromtrent plots een andere mening zou zijn toegedaan.

Dit alles heeft voor gevolg dat elk van de verzoekende partijen - bij gebrek aan een schorsing van de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit - in de volgende jaren lijdzaam (cfr. de onmogelijkheid tot optreden) zullen moeten toezien/toehoren op een onaanvaardbare geluidshinder, onaanvaardbare risico's op ongevallen en onzekerheid rond de verdere uitbreiding van de luchthaven ingevolge de impliciet reeds aan bod gekomen verlenging van de startbaan, zodat niet kan worden miskend dat het ernstig nadeel dat elk van de verzoekende partijen (óók de eerste verzoekster - zie de uiteenzetting sub 1°) ingevolge de tenuitvoerlegging van het bestreden besluit lijdt slechts moeilijk kan worden hersteld.

Er is bijgevolg ook voldaan aan de tweede voorwaarde als bedoeld in artikel 17, § 2, Gecoördineerde Wetten op de Raad van State";

2.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar nota als volgt repliceert :

"3.1.1. Het nadeel is niet ernstig

3. De bestreden beslissing dateert van 30 december 2004 en werd bekendgemaakt door aanplakking vanaf 11 januari 2005 (verzoekschrift, p. 8).

Het verzoekschrift tot schorsing werd evenwel pas ingediend op 15 maart 2005.

Het feit dat de verzoekende partijen zo lang hebben gewacht om hun vordering in te stellen, wijst er op dat het nadeel wel niet zo ernstig en/of moeilijk te herstellen zal zijn (R.v.St. nr. 46.511).

4. Als bewijs van de gezondheidsschade verwijzen verzoekende partijen naar een aantal algemene studies, zonder dat zij aantonen persoonlijk nadeel te ondervinden van de betrokken inrichting.

De verzoekende partijen moeten evenwel de feiten weergeven die kunnen aantonen dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een moeilijk te herstellen nadeel kan berokken. Vaagheden of algemeenheden volstaan niet (R.v.St. nr. 118.728; nr. 121.724).

Zij geven geen duidelijk en concreet beeld van hun eigen gezondheidstoestand, noch van de situatie van hun woning. Zo kan isolatie van de woning de indringing van geluid sterk reduceren.

5. De 'onzekerheid' waarnaar de verzoekende partijen verwijzen (verzoekschrift p. 22) kan niet worden beschouwd als een MTHEN.

De bestreden beslissing verschaft trouwens zekerheid dat het aantal trainingsvluchten zal worden afgebouwd. Ook het risico op ongevallen is inherent aan elke menselijke activiteit.

6. Het beweerde ernstige nadeel van de onmiddellijke tenuitvoerlegging moet, indien aanwezig, worden vergeleken met de gevolgen van de schorsing, die nog erger zijn.

Wanneer de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing (en dus de vergunning) zou geschorst worden dient de uitbating van de luchthaven te worden stopgezet.

Wanneer men het belang van de verzoekende partijen afweegt tegen het algemene economische belang, is het duidelijk dat dit laatste zwaarder doorweegt (R.v.St. nr. 33.144; 34.359).

7. De analyse van de bescherming tegen de geluidshinder moet bovendien in een ruimer kader worden bekeken.

Zo gelden op Vlaams niveau ook de geluidsnormen vervat in VLAREM II.

3.1.2. Het vermeende nadeel is niet moeilijk te herstellen

8. Verzoekende partijen zijn verkeerd wanneer zij stellen dat zij 'in hun actiemogelijkheden (...) zijn beperkt tot een procedure voor de burgerlijke rechtbank' (gedeeltelijk citaat, verzoekschrift p. 25).

Zij verliezen immers uit het oog dat een eventueel succesvol beroep tot nietigverklaring bij uw Raad kan leiden tot de vernietiging van de bestreden beslissing.

De duur van de annulatieprocedure kan daarbij niet beschouwd worden als een nadeel dat verband houdt met de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing (R.v.St. nr. 116.007).

De verzoekende partijen moeten dus helemaal niet 'lijdzaam toezien' wanneer de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing niet wordt geschorst.

De door verzoekende partijen gemaakte opmerking dat zij over geen andere actiemogelijkheden beschikken is ook irrelevant voor de beoordeling van het 'moeilijk te herstellen' nadeel.

9. Het eventuele nadeel dat de verzoekende partijen opwerpen is niet moeilijk te herstellen, in die zin dat het een schorsing zou verantwoorden.

Het eventuele nadeel van de verzoekende partijen wordt niet onomkeerbaar wanneer de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing niet wordt geschorst.

Een eventuele latere vernietiging van de bestreden beslissing kan volstaan om aan de verzoekende partijen een genoegzaam herstel van het ingeroepen nadeel te waarborgen (R.v.St. nr. 39.064; 38.385; 37.040; 36.236).

De morele schade waarop tweede en derde verzoekende partij zich beroepen (verzoekschrift, p. 9 en 10), kan in principe worden hersteld door een eventueel vernietigingsarrest (R.v.St. nr. 91.880; nr. 88.424)”;

2.3. Overwegende dat het gegeven dat de inleiding van een annulatie- en schorsingsprocedure tegen de bestreden beslissing past in het statutaire doel van de eerste verzoekende partij, die zich naar haar zeggen reeds jarenlang inzet voor onder meer de verbetering van de leefkwaliteit en de vrijwaring van de gezondheid van de omwonenden van de luchthaven, wel het belang van de eerste verzoekende partij verantwoordt, maar nog niet meteen inhoudt dat de bestreden beslissing haar in concreto rechtstreeks een moeilijk te herstellen ernstig nadeel berokkent;

Overwegende dat de door de verzoekende partijen aangevoerde "onzekerheid rond de afbouw van de geluidshinder" niets zegt omtrent de ernst van de geluidshinder die de touringvluchten veroorzaken; dat overigens een eventuele annulatie van de bestreden beslissing aan die onzekerheid een einde zal maken;

Overwegende dat, in zoverre de verzoekende partijen hun moeilijk te herstellen ernstig nadeel steunen op de onzekerheid rond de uitbreiding van de luchthaven, de vaststelling volstaat dat het bestreden besluit geen enkele beslissing bevat aangaande een verlenging van de startbaan;

Overwegende dat het gegeven dat hic et nunc nog geen Runway End Safety Area is aangelegd - verplichting die volgens de verzoekende partijen pas geldt per 24 november 2005 - niet betekent dat dergelijke veiligheidszone in de toekomst niet zal worden aangelegd; dat die problematiek losstaat van de bestreden beslissing; dat, tenslotte, ook wat het aspect van onzekerheid betreft, een eventuele annulatie van de bestreden beslissing daaraan een einde zal maken;

Overwegende dat, alhoewel de bestreden vergunning als voorwerp heeft het verder in bedrijf houden en veranderen door wijziging en uitbreiding van de luchthaven van Antwerpen, de bestreden beslissing een bevrozing inhoudt van de hinder veroorzaakt door het vliegverkeer ten opzichte van de vorige vergunning verleend bij aktename van 24 februari 2000 en dat met het bestreden besluit geenszins een verlenging van de startbaan wordt vergund; dat, integendeel, als bijzondere voorwaarde het aantal trainingsvluchten op jaarbasis tegen 2010 en 2023

moet worden beperkt tot respectievelijk 23.000 en 19.500; dat geen nachtvluchten zijn toegelaten; dat het in casu gaat om een regionale luchthaven, klasse 2, met één start- en landingsbaan van 1.510 meter; dat de verzoekende partijen ter adstructie van het moeilijk te herstellen ernstig nadeel een aantal algemene studies en een literatuuroverzicht neerleggen, waaruit zou blijken dat luchthavens een negatieve en volgens de verzoekende partijen een ernstige negatieve impact zou hebben op de gezondheid van de omwonenden; dat evenwel die studies -en daargelaten de wetenschappelijke waarde ervan- blijken te zijn gestoeld op de exploitatie van grote internationale luchthavens zoals onder meer Heathrow, München, Schiphol, Frankfurt, Los Angeles, enz...; dat de luchthaven van Antwerpen, die een regionale luchthaven betreft (zie artikel 95 van het decreet van 25 juni 1992) en een hinderlijke inrichting klasse 2 uitmaakt, niet te vergelijken valt met dergelijke luchthavens noch qua densiteit van het luchtverkeer, noch qua types van vliegtuigen die deze luchthavens aandoen en meteen ook niet qua geluidshinder; dat daarbij nog komt dat de bestreden vergunning geen nachtvluchten toelaat, hetgeen eveneens een substantieel verschil uitmaakt met althans het merendeel van grote internationale luchthavens; dat dienvolgens de eventuele nadelige effecten van de exploitatie van die luchthavens niet zomaar kunnen worden getransponeerd naar een regionale luchthaven zonder nachtvluchten; dat de tweede en de derde verzoeker nog benadrukken dat zij reeds jarenlang lijden aan chronische astma; dat evenwel uit niets blijkt dat hun aandoening het gevolg is van de exploitatie van de luchthaven; dat, integendeel, in het door de verzoekende partijen neergelegde stuk 20, met als titel "Gezondheidseffecten van het wonen nabij een luchthaven" de resultaten worden meegedeeld van een Nederlands Onderzoek, uitgevoerd tussen 1995 en 2000 in het kader van de Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES) Fase II, en wordt geschreven wat volgt :

"Er is geen consistente relatie gevonden tussen verschillen in blootstelling aan milieuverontreiniging van de luchthaven Schiphol en de volgende gezondheidseffecten :

- Luchtwegaandoeningen, in relatie tot blootstelling aan luchtverontreiniging afkomstig van het vliegverkeer. In twee onderzoeken (een onderzoek naar medicijngebruik en een vragenlijstonderzoek) werd een relatie gevonden tussen de afstand tot de luchthaven en luchtwegaandoeningen, onderzocht aan de hand van de indicatoren 'gebruik van medicijnen voor astma en/of allergie' en 'verschillende luchtwegklachten'. Een relatie met blootstelling aan luchtverontreiniging afkomstig van het vliegverkeer kon in deze onderzoeken niet worden gelegd. Analyses van bestaande medische registraties, namelijk ziekenhuisopnames voor luchtwegaandoeningen, lieten geen verband zien met de nabijheid van de luchthaven. In eenmalig onderzoek, speciaal gericht op luchtverontreiniging en luchtwegaandoeningen bij kinderen is geen verband gevonden tussen luchtverontreiniging van vliegverkeer en luchtwegaandoeningen of longfunctie. Uit onderzoek naar de kwaliteit van de binnenlucht van

woningen bleken geluidsisolatie en verminderde ventilatie wegens geluid van buiten niet te leiden tot hogere concentraties van verschillende stoffen in de binnenlucht en in het huisstof, die van invloed kunnen zijn op luchtwegaandoeningen".

dat, tenslotte, de verzoekende partijen nog stellen dat het merendeel van de leden van de eerste verzoekende partij, en de tweede en derde verzoeker woonachtig zijn in de aanloopzone waar de WGO-geluidsdrempel van 55 dB(A) regelmatig wordt overschreden; dat evenwel de verzoekende partijen nalaten enig bewijs daarvan voor te leggen, noch preciseren in welke mate de geluidsdrempel van 55 dB(A) - die volgens hun nieuwsbrief van mei 2003 "niet meer (is) dan het niveau van een rustig gesprek" - wordt overschreden;

Overwegende dat de verzoekende partijen met hun betoog niet aantonen dat de hinder door de verdere exploitatie van de betrokken luchthaven de normale tolerantiedrempel die kan worden verwacht van omwonenden van een regionale luchthaven overschrijdt;

Overwegende dat niet is voldaan aan de tweede voorwaarde gesteld in artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State die vervuld moeten zijn wil een vordering tot schorsing worden toegewezen,

B E S L U I T :

Artikel 1.

De vordering tot schorsing 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 vijf
juli tweeduizend en vijf, door :

Mevr.	M.-R. BRACKE,	kamervoorzitter,
Mevr.	A. WIJNANTS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

A. WIJNANTS.

M.-R. BRACKE.